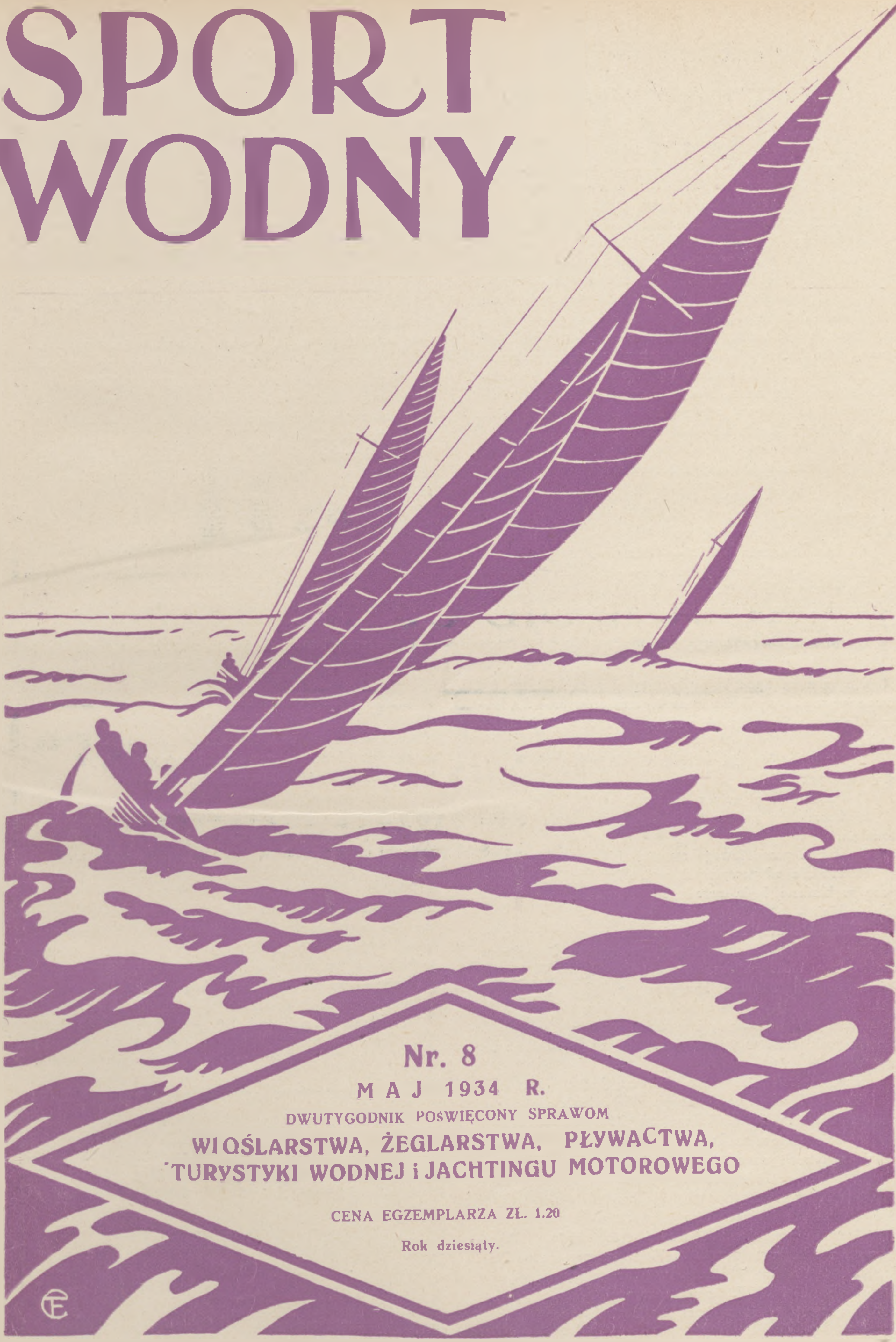
SPORT WODNY



Nr. 8

MAJ 1934 R.

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM

WIOŚLARSTWA, ŻEGLARSTWA, PŁYWACTWA, TURYSTYKI WODNEJ i JACHTINGU MOTOROWEGO

CENA EGZEMPLARZA ZŁ. 1.20

Rok dziesiąty.

Z Polskiego Związku Towarzystw Wioślarskich

Komunikat

Zniżki na regaty. V.-Prezes A. Loth odbył konferencję w Państwowym Urzędzie WF i PW w sprawie otrzymania zniżek 80% dla uczestników regat. organizowanych przez PZTW i Komitety międzyklubowe.

Państwowy Urząd WF i PW ustosunkował się przychylnie, jednak odnośne podania muszą być skierowane przez Międzyklubowe Komitety do Okręgowych Urzędów WF i PW, ewentualnie z poparciem miejscowych władz Wychowania Fizycznego.

W podaniach należy wspomnieć **o organizowanych obozach,** które kończyć się będą regatami zgodnie z uchwalonym przez PZTW kalendarzem sportowym. Nadmienić należy również, że obozy i regaty, organizowane przez Komitety są wstępnem przygotowaniem do Olimpjady, która odbędzie się w Berlinie w 1936 r.

Kursy Trenerskie i Instruktorskie.

Komitet Wykonawczy PZTW. zwraca się do wszystkich Klubów i Towarzystw Związkowych o podanie do dnia 10 maja b. r. nazwisk kandydatów:

a) kurs trenerski (lipiec — Warszawa);
b) kurs instruktorski (wrzesień — Warszawa).

Kurs trenerski (wyższy) dla kandydatów z Klubów większych i znanych już z udziału w Regatach na torach wyścigowych.

Polski Komitet Olimpijski w oparciu o Państwowy Urząd W. F. i P. W. oraz o C. I .W. F. na Bielanach, przystępuje w m-cu lipcu b. r. do zorganizowania Kursu dla trenerów zawodowych, dla trenerów amatorów oraz dla kierowników sportowych z różnych gałęzi sportu (2 do 3 tygodni).

Wykłady ogólne dla wszystkich obejmować będą następujące przedmioty:

1) Zasadnicze pojęcie o anatomji,
2) Zasadnicze pojęcie z fizjologji odżywiania podczas treningu,
3) Nauka prawidłowego masażu.

Niezależnie od powyższych wykładów w różnych grupach wykładane będą przedmioty specjalne. W grupie wioślarskiej:

1) Historja wioślarstwa, 2) wiadomości o stylach wioślarskich. 3) Metody prowadzenia treningu. 4) Organizacja regat i znajomość regulaminów regatowych. 5) Wiadomości o budowie przystani, hangarów na łodzie, pomostów, basenów zimowych i przyrządów do wiosłowania. 6) Wiadomości z zakresu budowy i reperacji łodzi sportowych. 7) Zajęcia praktyczne w warsztach. 8) Zajęcia praktyczne na wiośle.

Bezpłatne zakwaterowanie słuchaczy kursu przewidziane jest w C. I. W. F. na Bielanach. Wyżywienia dostarczyć ma bezpłatnie P. U. W. F. Przejazdy kolejowe — ulgowe.

Od kandydatów na kurs trenerski wymaga się conajmniej trzyletniej przeszłości regatowej.

Opłata na wydatki administracyjne — **10 Zł.**

Kurs instruktorski (niższy), dla kandydatów z klubow małych, nowych i dla klubów przeważnie dotychczas korzystających wyłącznie z taboru półwyścigowego.

Komitet Wykonawczy P. Z. T. W. w oparciu o Międzyklubowy Komitet Wioślarski w Warszawie i Okręgowy Komitet P. W. i W. F. zamierza zorganizować w m-cu wrześniu dwutygodniowy kurs dla instruktorów wioślarskich.

Na Kursie Instruktorskim wykładane będą mniej więcej te same przedmioty co i na kursie trenerskim, lecz w szczuplejszych nieco ramach i w zakresie bardziej elemebntarnym.

Zakwaterowanie oraz wyżywienie słuchaczy Kursu przewiduje się bezpłatnie (przy pomocy Okręgowego Komitetu W. F. i P. W.). Przejazdy kolejowe — ulgowe Opłata na koszty administracyjne **Zł. 10.—.**

Polski Zw. Tow. Wiośl.

Kapitan Związkowy: V.-Prezes:
(—) E. Lenartowicz *(—) A. Loth*

Wąż morski czy żart?

Społeczeństwo polskie jest niestety jeszcze dość słabo obznajmione ze sportem żeglarskim.

Może to po części i wina naszych organizacyj żeglarskich, które w przeciwieństwie do innych gałęzi sportu, nie nawiązały stałego kontaktu z prasą codzienną. To też czytamy w dziale sportowym dzienników dużo o kopaniu piłki lub rzucaniu dyskiem, nic natomiast, albo bardzo mało o żeglarstwie.

Nie dziwota więc, że nawet poważne placówki informacji prasowej wypuszczają czasem w tym zakresie „węże morskie".

W wydaniu porannem „Kurjera Warszawskiego" z dnia 28 kwietnia b. r. czytamy, np. dosłownie.

„REGATY FLOTY NIEMIECKIEJ.

Berlin 27-go kwietnia (P. A. T.). Od 12. do 17. czerwca odbędą się w Kilonji regaty niemieckiej floty wojennej (sic). Według doniesień prasy niemieckiej flota wystąpi w sile 100 jednostek".

W rzeczywistości chodzi tu o t. zw. **„Kieler Woche"** (Tydzień Kiloński), międzynarodowe regaty żeglarskie, które cieszyły się przed wojną dobrze zasłużoną sławą a które obecnie wznawia, po długoletniej przerwie, ich organizator **„Deutscher Seglerverband"** (Niemiecki Związek Żeglarski). Flota wojenna wchodzi tylko o tyle w rachubę, że są prezwidziane także regaty i nagrody dla szalup okrętów wojennych różnych narodowści.

Należy zaznaczyć, że na „Kieler Woche" został również zaproszony P. Z. Ż., listem, zredagowanym w nader serdecznych słowach, przesłanym przez prezesa tego Związku na ręce Prezesa P. Z. Ż. p. gen. Zaruskiego.

Skoro, jak widać PAT niema referenta dla sportu żeglarskiego, chcąc oszczędzić mozolnego szukania w maczkiem drukowanym spisie telefonów warszawskich, pozwalamy sobie podać poniżej kilka pożytecznych numerów telefonów zrzeszeń żeglarskich będąc pewni, że instytucje te będą gotowe zawsze dopomóc PAT-icznej do uśmiercenia „wężów morskich" jeszcze w zarodku.

Polski Związek Żeglarski, tel. 6-12-00;
Yacht Klub Polski, tel. 2-91-90;
Oficerski Yacht Klub, tel. 2-27-15;
Redakcja „Sportu Wodnego", tel. 6-70-56.

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM WIOŚLARSTWA ŻEGLARSTWA PŁYWACTWA TURYSTYKI WODNEJ JACHTINGU MOTOROWEGO

Sport Wodny

Więcej uwagi na regaty długodystansowe!

Stoimy u progu nowego sezonu sportowego, sezonu, który powinien i musi pchnąć nasze wioślarstwo o nowy i znaczny krok naprzód. Patrząc wstecz na odbytą drogę, i zdając sobie sprawę z faktu, że właściwy start na tej drodze zrobiliśmy stosunkowo niedawno, bo dopiero od lat dziesięciu, kiedy poraz pierwszy polskie barwy wioślarskie spotkały się na terenie międzynarodowym z współzawodnictwem światowem, musimy uznać, że rezultaty na niej osiągnięte nie powinny dawać powodu do pesymizmu. Nasz Związek urósł i okrzepł, powiększyła się, i rok rocznie wzrasta liczba składających go zrzeszeń wioślarskich, zamiłowanie do wody wzmaga się z roku na rok i wśród niestowarzyszonych sfer społeczeństwa, osiągnęliśmy w kraju i za jego granicami znaczne sukcesy i na polu sportowem i organizacyjnem, wśród naszych związków sportowych zajmujemy jedno z czołowych stanowisk i stanowimy „solidną firmę", której z ufnością powierza się reprezentację polskich barw na poważniejszych spotkaniach międzynarodowych. To jednocześnie i cieszy, ale zarazem nakłada i nowe obowiązki, aby z osiągniętych zdobyczy nietylko nic nie uronić, ale jeszcze je pomnożyć i nurt życia wioślarskiego i poszerzyć i pogłębić.

Przygotowując nasze załogi do walki regatowej, szliśmy po linji zaprawiania ich na normalnie przyjętym i u nas i zagranicą torze 2000-metrowym i zgodnie z tą zasadą układaliśmy i układamy zarówno nasz kalendarz sportowy jak również i związkową tabelę punktacyjną, pod tym samym kątem widzenia zbudowany jest i nasz regulamin regatowy. Wprawdzie w kalendarzu sportowym mamy u końcu sezonu, na jego zamknięcie przewidziane regaty długodystansowe, ale tylko luźnie potraktowane, tak mniej więcej jak wewnętrzne regaty w końcu maja, lub jak nowowprowadzony „pierwszy krok wioślarski". A jednak regaty długodystansowe powinny w naszym programie zaprawiania załóg zająć poczesniejsze miejsce, takie, jakie zajmują u naszych kolegów wioślarzy na zachodzie Europy, z którymi nam przypada się rok rocznie mierzyć.

W Anglji, tym klasycznym kraju wioślarstwa i jego kolebce, co roku wczesną wiosną odbywa się historyczny wyścig Oxford-Cambridge na dystansie z górą sześciu kilometrów, na tejże trasie co rok, trochę później, odbywa się wyścig „head of the river" do którego to biegu w ostatnich latach zgłaszanych było po sto ósemek z górą, na tejże trasie odbywa się wyścig jedynek o „coat and badge", we Francji wprowadzono biegi długodystansowe o „tete de rivière". Wyścigi te coraz bardziej się rozpowszechniają i odbywają się na wiosnę w kilku miejscowościach, wślad za Francją poszła Holandja i urządza na wiosnę wyścig o „głowę rzeki" na rzece Amsteli w Amsterdamie, na dystansie sześciokilometrowym. W Niemczech co roku na na wiosnę odbywa się wyścig „quer durch Berlin", wprawdzie tylko jak dotychczas na czwórkach półwyścigowych, ale i tam myślą o modyfikacji tego biegu i spopularyzowaniu go w całym kraju. U nas już dawniej przed wojną popularne były t. zw. rekordy, które odbywały się na długich dystansach, czy to od łachy wilanowskiej, Świdra lub Zawad w Warszawie, czy to od dalszych miejscowości w Płocku, Włocławku lub Kaliszu. W ostatnich latach odbyło się parę wyścigów w Warszawie na późnej jesieni, ale bez większego zainteresowania, między ósemkami czołowych klubów.

Regaty długodystansowe już oddawna uznane są przez autorytety w wioślarstwie za bardzo wskazane pod względem zaprawy wioślarskiej, jako nauka spokojnego, równego tempa, dobrej szkoły i oszczędzania sił, a przy tem umiejętności szafowania niemi w odpowiedni sposób. Niema na nich gorączkowego tempa i „ścigania się" współzawodników, a wygrywa zimna krew, dobra szkoła, wytrzymałość i rozumna taktyka regatowa, t. j. te same zalety, które powinny kierować załogą przy biegach krótkodystansowych. Oczywiście regaty długodystansowe stawiają znacznie wyższe wymagania kondycji fizycznej zawodników, ale tym sposobem sprzyjają większej ich selekcji, powinny zatem zupełnie eliminować wioślarzy bardzo młodych i dopiero rozpoczynających karjerę wioślarską, a muszą być zarezerwowane jedynie dla wioślarzy dobrze wytrenowanych i starszych. Tak, jak w lekkiej atletyce najwyższą klasę sportową stanowią biegacze długodystansowi, tak i w wioślarstwie najwyższą klasą powinni być wioślarze zaprawieni do biegów długodystansowych. W Anglji „old blues", t. j. wioślarze, którzy kiedyś przyjmowali udział w regatach Oxford-Cambridge, stanowią właśnie taką najwyższą klasę i tworzą kościec pacierzowy przodujących klubów wioślarskich.

Regaty długodystansowe powinny być urządzane na początku sezonu, oczywiście nie tak wcześnie, jak na zachodzie, z powodu różnicy klimatu zagranicą i u nas, ale tak gdzieś w połowie maja i powinny być specjalnie wyróżniane czy to za pomocą nagród, czy też przez odpowiedni tytuł. Ten wzgląd, że na początku sezonu nasi wioślarze jeszcze nie są dostatecznie wytrenowani do podjęcia tak wielkiego wysiłku, przemawia tylko za tem, aby wcześniej rozpoczynać trening na wodzie i prowadzić go całą zimę w basenie, względnie utrzymać kondycję wioślarzy zapomocą zimowych sportów uzupełniających, co tylko na dobre formie naszych zawodników przyjść może. Odbywać się one mogą tylko na ośmiowiosłówkach i dostępne być powinny tylko dla senjorów. Ponieważ najczęściej urządza się je po tym samym torze, wypuszczając łodzie jedna za drugą w krótkich odstępach czasu, a zatem i odpadają różnice w torach, a tem samem można je urządzać wszędzie, gdzie tylko długość trasy wodnej na to pozwala bez obawy niesprawiedliwości toru.

Jerzy Bojańczyk

Kilka koleżeńskich uwag

Pisząc streszczenie opisu podróży jachtu „Winibelle II" zopowiedziałem poświęcić w najbliższym czasie kilka słów kwestji sprawozdań z wycieczek jachtowych, i dziś przystępuję do spełnienia tej zapowiedzi.

Może niektóre z tych uwag będą komuś niemiłe, a nawet „Szkwał" przestanie mnie kochać, ale z góry zastrzegam się, że nie mam ani zamiaru dotykać kogoś osobiście, ani też sprawiać komukolwiek z kolegów przykrość. Kieruje mną tylko szczera chęć podzielenia się z Nimi garścią uwag, które nasunęły mi się przy czytaniu opisów pojawiających się w naszych czasopismach sportowych. Mam nadzieję, że w ten sposób przyczynię się do wyleczenia naszego jachtingu z pewnych chorób dziecięcych, które zresztą w tak stosunkowo młodej jeszcze dziedzinie są nieuniknione.

Ryzykując przeto „niepopularność", za którą gonić nie było nigdy moim zwyczajem, wkraczam odrazu in „medias res".

Przedewszystkiem powtarzam wyrażone już w cytowanym na wstępie artykule życzenie, żeby sprawozdania z wycieczek jachtowych i to zarówno morskich, jak i śródlądowych, stały się jednym z obowiązków klubowych. Byłoby rzeczą bardzo przykrą, gdyby doświadczenia zebrane przez poszczególnych Kolegów miały przepaść. Zadaniem naszem w każdej dziedzinie społecznej jest dążyć do doskonałości, a tej nie osiągniemy, jeżeli każdy będzie musiał zaczynać od początku, ponieważ jego poprzednicy chowali swoje doświadczenia „pod korzec".

Niestety, muszę z przykrością stwierdzić, że większość tych sprawozdań, które pojawiają się w prasie, nie nadaje się do spełnienia wyżej zakreślonego zadania. Są to w przeważnej części mniej lub więcej udatne, zależnie od talentu piszącego, wypracowania literackie, nieraz barwne i zajmujące, ale z punktu widzenia żeglarskiego nie dające nic, lub bardzo mało. Co gorzej, zawierają one nieraz opisy faktów, o których lepiejby było nie wspominać publicznie, lecz schować wśród akt poufnych danego klubu. Szczęściem nasza prasa żeglarska nie jest prawdopodobnie jeszcze zbyt pilnie śledzona w kołach żeglarskich zagranicznych, gdyż moglibyśmy być narażeni na ujemną, a niestety sprawiedliwą krytykę.

Sprawozdanie z podróży jachtu winno być zredagowane w ten sposób, żeby dawało jasny obraz jej przebiegu, a szczególnie musi zawierać wszystkie te lementy, które pozwalają ocenić należycie jakość „wyczynu" sportowego i celowość powziętych w rożnych sytuacjach decyzyj.

Pod tym względem sprawozdania, które miałem sposobność czytać pozostawiają bardzo wiele do życzenia.

Mojem zdaniem sprawozdanie winno zawierać:

1) Charakterystykę jachtu. Może ktoś na to odpowie, że to zbyteczne, gdyż tych kilka jachtów (morskich) znamy wszyscy. Może tak jest teraz, ale już za kilka lat nie każdy będzie sobie przypominał.

2) Cel podróży i projektowaną rutę.

3) Sytuację meteorologiczną w dniu rozpoczęcia podróży i jej zmiany w dalszym ciągu.

W dotychczasowych sprawozdaniach jest o tem przeważnie głucho. Nagle zrywa się, jak w Odyseji Homera „sztorm" (koniecznie), z niewiadomego nie raz kierunku i już żagle ulatują z lejków, a jedyny ratunek to wszechmocna „dryfkotwa".

Przyznam się, że czytałem w życiu dużo opisów podróży pod żaglem i sam ich trochę odbyłem, ale zdaje się, że pod względem porwanych żagli, nasz jachting zdaje się być rekordowym. Nasuwa się wobec tego pytanie, dlaczego tak jest. Albo żagle naszych jachtów są a priori z lichego materjału, albo są źle konserwowane i skutkiem tego murszeją, lub wreszcie żeglarze nasi zbyt późno zabierają się do refowania. Może to wina niedokładnych sprawozdań, ale odniosłem wrażenie, że jachty wychodzą na morze bez żagli zapasowych, lub posiadają je w niedostatecznej ilości, czy też wreszcie tak dobrze schowane, że w razie potrzeby niema ich pod ręką.

Co do danych meteorologicznych i oceanograficznych, to daje się zauważyć dużo przesady. Każdy silniejszy podmuch jest zaraz **„sztormem"**, jeżeli nie zgoła **„cyklonem"** (w znaczeniu tropikalnem), a fal poniżej sześciu metrów nie udało mi się w opisach spotkać, choć wystarczy wziąć do ręki pierwszy lepszy podręcznik oceanografji, żeby przekonać się o przesadzie, gdyż wiadomo, że na Morzu Północnem, np. fale sztormowe nie przekraczają czterech metrów wysokości.

Dla kogo ta przesada? Wytrawny żeglarz wzruszy ramionami i uśmiechnie się, a laikowi imponuje już sam fakt, że ktoś puścił się na morze na małej łupince i tylko pod żaglem.

4) Bardzo ciekawe i do oceny sytuacji nieodzowne jest zanotowanie zjawisk poprzedzających nastanie niepogody, jak wygląd i ruch chmur czy obłoków, wygląd słońca i księżyca i t. p. Brak również przeważnie danych o zmianach wiatru podczas burzy, a szczególnie przy przejściu ze złej pogody na lepszą i naodwrót, jakoteż o zachowaniu się barometru.

5) Byłoby bardzo ciekawe i pouczające, gdyby do opisu każdej podróży była dołączona mapka kursowa. Mapkę taką sporządza się w ten sposób, że oznacza się na



Jacht „Jurand" w drodze do Szwecji
Fot. J. Górski

mapie pozycję statku w południe każdego dnia, zaznaczając obok datę. Tak otrzymane punkty łączy się prostą linją — czarną, jeżeli drogę odbyto wyłącznie pod żaglem, czerwoną, jeżeli wyłącznie przy pomocy motoru, zaś czarno i czerwono kreskowaną, jeżeli nawigacja odbywała się pod żaglami i motorem. Przy punktach, w których następowało przejście z jednego sposobu żeglugi na inny, oraz przy punktach, w których przedsięwzięto zasadniczą zmianę kursu, należy zanotować godzinę.

Wzdłuż linji kursowej umieszcza się strzałki oznaczające kierunek wiatru, dotykające ostrze linji kursu i dopisując do każdej z nich cyfrę, określającą siłę wiatru.

6) Wreszcie powinno sprawozdanie zawierać dane o spostrzeganiu ogni i innych znaków żeglarskich z podaniem czasu, o spotkanych okrętach i ważniejszych wydarzeniach na samym jachcie, również z podaniem czasu. Nie znaczy to, żeby sprawozdanie miało być kopją dziennika okrętowego. Należy podawać to, co może przyczynić się do wyrobienia sobie możliwie dokładnego obrazu o przebiegu podróży, o napotykanych trudnościach i powziętych w poszczególnych wypadkach decyzjach.

7) Wiadomości o odwiedzonych portach, sposobie podchodzenia i wchodzenia do nich, warunkach bezpieczeństwa w nich, odpowiednich miejscach postoju, możliwościach zaopatrzenia się we wszelkie potrzeby, pomoce na jakie w nich liczyć można — wszystko to są rzeczy, które w sprawozdaniu miejsce znaleźć powinny.

Tak zredagowane sprawozdania będą cennym materjałem, zarówno dla Klubów przy sporządzaniu sprawozdań perjodycznych ze swej działalności, jak i dla Kolegów, którzy wybierając się w podobną lub tę samą podróż, pragną poinformować się o warunkach, na które mogą liczyć, względnie z któremi muszą się liczyć.

Jeżeli sprawozdawca potrafi jeszcze nadać swej pracy pewną szatę literacką i okrasić ją pewną dozą żeglarskiego humoru, to tym lepiej. Ta strona literacka nie powinna jednak zaćmiewać właściwej treści i utrudniać Czytelnikowi orjentowania się w sytuacji.

Co do humoru, to muszę przyznać, że niektóre drukowane sprawozdania sprawiają wprost niesmak, przez silenie się już nie na dowcip, lecz na dowcipkowanie, a co gorsza na ordynarność w sposobie wyrażania się, która ma niby być dowodem, że piszący jest prawdziwym „wilkiem morskim". Są to śmieszne plagjaty morskich romansów, których bohaterami są zawyczaj marynarze handlowych żaglowców, tych zaś poziom kulturalny nie powinien być bynajmniej wzorem dla jachtsmenów.

Są bezprzecznie marynarze rubaszni, a nawet ordynarni, ale z tego jeszcze nie wynika, żeby ktoś po dwóch miesiącach „ośrodka" i kilku wycieczkach turystycznych po Bałtyku był już patentowanym wilkiem morskim, tylko dlatego, że wzbogacił swój słownik szeregiem ordynarnych wyrażeń. Jachtsmen należy do arystokracji morskiej, jako taki musi być w każdym calu dżentelmenem.

Jeżeli już jestem przy kwestji „słownika", to muszę zwrócić się do Kolegów z gorącym apelem, żeby starali się nasze żeglarstwo doskonalić również i pod względem językowym. Rzecz jasna, że nasza terminologja żeglarska musi w dużym stopniu przyswajać wyrażenia wzięte z języków obcych i że muszą powstawać terminy, które narazie wydają się nam dziwaczne, ale trzeba je ograniczać do nieuniknionego minimum, a wszędzie tam, gdzie jest to możliwe stosować wyrażenia polskie.

Dlaczego, np. mamy **„zdejmować się z kotwicy"**, czy **„dryfkotwy"**, kiedy możemy zupełnie łatwo, **„podnieść"** je lub **„wciągnąć"**? Dlaczego mamy płynąć **„fordowindem"**, kiedy możemy to samo uczynić **„pełnym wiatrem"**, etc.

Czesław Petelenz

„Szkwałowi" odpowiedź

„Szkwał" w Nr. 1/1934 poświęcił mojej skromnej osobie, dwa artykuły — w których ostro zaatakował: mój „autorytet", „kołtuństwo" i szkodliwą dla rozwoju żeglarstwa działalność publicystyczną.

Na ataki zredagowane w tonie dalekim od zasad rycerskiej dyskusji, przyjętej między jachtsmenami, — nie odpowiadałbym, gdyby nie to, że milczenie moje może być zrozumiane za „kapitulację". Wyjaśniam. Przyjmuję każdą dyskusję dotyczącą spraw żeglarstwa, — spraw osobistych z zasady na forum publiczne nie wyciągam.

Przechodzę „ad rem".

Anonimowy „bohater" w artykule „autorytety" zawadził i mój autorytet żeglarski.

Wyjaśniam: za autorytet taki się nie uważam, choć jestem kapitanem jachtowej żeglugi morskiej i teoretyczną wiedzę w pełni posiadam. Praktyki, nie przeczę, mam na „autorytet" zbyt mało. Nie piszę, więc rad dla żeglarzy z zakresu wiedzy morskiej, — a artykuły organizacyjne. I tu autorytet mój jest niewątpliwie bardziej niesporny, niż anonimowego autora. Jachting uprawiam od roku 1923, jestem jednym z organizatorów Jacht Klubu A. Z. S. w organizacjach sportu wodnego i prasie sportowej pracuję 11 rok. To wystarczy, by mieć prawo zabierać głos, i mieć coś do powiedzenia.

Inny autor p. J. (też anonim) w artykule „Dryfkotwy" nie wierzy w szczerość mego zapewnienia że „jestem entuzjastą idei A. Z. M.-u". Parę wyjaśnień:

Z mojej inicjatywy, jako członka Komisji Sportowej Centrali Polskich AZS-ów w roku 1924 odbył się przy pomocy wydziału W. F. i P. W. Departamentu I Piechoty (pułk. A. Minkowski) I Akademicki obóz morski w Gdyni (na Grabowie) pod komendą mjr. Bobrowskiego. W programie obozu figurowały wykłady o Morzu i Pomorzu połączone ze zwiedzaniem całego wybrzeża. Nie było wówcza jeszcze w Gdyni, ani jachtów (poza „Witoldem" z Gdańska) ani portu, a i dostęp do pieniędzy państwowych był nierównie trudniejszy. W latach 1930, 1931, 1932 w czasie Ośrodków Morskich P. U. W. F. sprawę jachtingu akademickiego pod kątem nie tylko sportowym, ale i organizacyjnym omawiałem niejednokrotnie z akademikami członkami poza warszawskich ugrupowań żeglarskich, o czem Sz. Autora mógłby poinformować choćby kol. Stępień z A. Z. M.-u. Zarzutu, że zwalczam A. Z. M., z zawiści konkurencyjnej nie mogę traktować na serjo, jak również „wykładów" o motywach mego postępowania. Stwierdzę tylko, że autorzy artykułów, **osobiście mnie nie znają, a wszelkie ich przypuszczenia mają charakter czystej fantazji***). Zarzuty te są równie dowolne, jak i nie poważne i oszczercze.

Nie podoba się p. J., że nie pochwalam linji masowości. Rzecz do dyskusji. Uważam, że pierwszą rzeczą jest jakość. „Non multa, sed multum". Stawianie na masę, daje efekt propagandowy, nie daje wyszkoleniowego. A, że niedostateczne wyszkolenie było prócz „siły wyższej" powo-

*) Jako „motywy" nie zostały wykorzystane: a) podwójne życie, b) zboczenie, polegające na używaniu jachtów za „przynętę" na romantyczne panie i t. d.

dem zbyt licznych awaryj, więc i wniosek mój o „marnowaniu funduszów" jest słuszny.

Jachty bowiem A. Z. M. kupuje nie z opłat członków, a z subwencyj, — a więc „krwawego grosza publicznego", który daje społeczeństwo, nie poto, by jachty były „pied-a-terre zakochanych „batliną girlsów".

Tego faktu nie zmienią najbardziej gromkie zapewnienia o **samowystarczalności obozu, który otrzymywał porcje obozowe z P. U. W. F.**, a więc też rodzaj subsydjum w naturze!

Jachtów A. Z. M.-u nabytych w 1933 r. „osobiście" nie znam, gdyż służba wojskowa nie pozwoliła mi spędzić lata na morzu. Interesuję się jednak morzem, a posiadając wśród żeglarzy AZM-u dużo wiarogodnych informatorów, mogłem wyrobić sobie pojęcie o nowym taborze.

Flota A. Z. M.-u wzrosła i z tego się cieszę równie, jak i żeglarze z A. Z. M.-u.

Podniosłem według mnie słuszny zarzut, że kupowano jachty nowe, gdy nie było na remont starych („Wojewoda Pomorski", które w tym stanie jak w 1933 r. zasługiwały słusznie na nazwę „szmelcu".

W kwestji gości napisałem:

„Pomysł zaproszenia Czechów, Jugosłowian, Rumunów był dobry, lecz przy organizacji dotychczasowej Ośrodka nie wiem, czy celowy. Po opadnięciu fali bohaterskich wspomnień z plaży i morza, obawiam się, że i zagraniczni-cy pomyślą o „polnische Wirtschaft".

Na to p. J.:

„p H. szybko zmieniłby swe nieprzemyślane zdanie, gdyby zajrzał do stosów otrzymywanej przez AZM korespondencji dziękczynnej od byłych uczestników obozów, oraz wiedział, że w Czechosłowacji powstał z byłych uczestników obozów bratni A. Z. M. czeski..."

Przemyślałem i nie cofam. Wierzę, że czeski A. Z. M. jest podbity urokiem morza, jak również i w to, że nie jest zachwycony organizacją. Miałem o tem możność przekonać się w osobistych rozmowach w czasie tegorocznego pobytu w Czechosłowacji.

Pan J. nie rozumie jak można jednocześnie, być entuzjastą idei AZM-u i krytykiem:

„Jeśli jest pan objektywny dlaczegóż więc nie wyciągnął pan wniosku, jaki wynikał ze wstpępu, którym zaopatrzył pan swe napaści, a mianowicie, że AZM otworzył nową kartę rozwoju żeglarstwa polskiego i przeniósł, za jednym zamachem podstawę sportu z drobnej tylko garstki ludzi na szerokie rzesze młodzieży akademickiej".

Tej zasługi AZM-owi nie odbierałem. Uważam jednak, że żeglarstwo polskie istnieje dawniej, jak AZM, że prace wykonane poprzednio (ciszej i skromniej) podłożyły podwaliny pod sport żeglarski i przygotowały fundament pod organizację AZM-u, która jest dalszym ciągiem wysiłków społeczeństwa do związania Polski z morzem, — wysiłków zapoczątkowanych przez gen. Zaruskiego, i wyszydzanego w „Szkwale" Fischera (nb. pierwszego w Polsce prywatnego posiadacza jachtu) .

Dalej p. J. insynuuje, że

„p. H. nie należy do tych, którzy cieszyć się umieją z czynów, posuwających sprawę naprzód, a tembardziej, gdy dokonano ich obcemi rękami".

Tak nie jest, dowodem być może w październiku, a więc przed napaścią „Szkwału" pisany artykuł do będącej w druku księgi p. t. „Polska na morzu", gdzie A. Z. M. znalazł we mnie „entuzjastę swej idei".

Publicyści „Szkwału" powinni pamiętać o jednem, że jestem dziennikarzem niezależnym, artykuły moje są wyrazem moich opinji, a nie propagandowemi reklamami. AZM-u. Niejednokrotnie ustosunkowywałem się krytycznie do prac różnych grup i związków. Braku dobrej woli, niskiej zawiści konkurencyjnej nikt zarzucić mi nie może. Nie tak dawno krzywdzące P. Z. Ż. zarzuty w następnym artykule sprostowałem. Z członkami AZM-mu po ukazaniu się mych artykułów na ich zaproszenie odbyłem rzeczową i miłą w nastroju rozmowę, w której wyjaśniłem dostatecznie swe stanowisko.

Że nie dbam o grożącą mi konkurencję, dowodzić może fakt, że z mej inicjatywy Redakcja „Sportu Wodnego" zwróciła się w swoim czasie do jednego z leaderów AZM kol. Olgierda Jabłońskiego z prośbą o artykuły.

Tych parę wyjaśnień winno wystarczyć. **Nie jesteśmy z różnych stron barykady, choć maszerujemy oddzielnie jesteśmy żołnierzami jednej sprawy.**

Ton napastliwy artykułów składam na karb młodego wieku i niewyrobienia żółtodzióbych autorów, którzy ostrość słów utożsamiają, z ich słusznością, a dziennikarskie „pyskówki" uważają za dowód żywotności głoszonych zasad.

Dyskusja jest rzeczą trudną, wymaga wiedzy, logiki, i kultury.

Często, jak to słusznie zauważył Nietsche, — dowodząc, że ktoś nie ma racji dowodzi się mu mimowoli, że jest osłem.

Antoni Heinrich

„Cała Polska do morza"

Spływ organizowany przez L. M. K.

O spływie w radjo.

W dniu 15 maja r. b. o godz. 16. min. 20 wiceprezes Zarządu Głównego L. M. K., p. Gen. St. Kwaśniewski — jako kierownik spływu — wygłosi z rozgłośni warszawskiej 15-minutowe przemówienie na temat tegorocznego spływu, który LMK organizuje zespół z Państw. Urz. W. F. i P. W. do Gdyni. Celem przemówienia p. gen. Kwaśniewskiego jest zapoznanie radjosłuchaczy z tą wielką imprezą wodną, oraz z ideą spływu, który w roku bieżącym ma szczególne znaczenie, albowiem wiąże się z 2-gim Zjazdem Polonji zagranicznej, wyznaczonym do Warszawy na dzień 5 sierpnia r. b.

To też amatorzy turystyki wodnej i kandydaci na spływ: przy głośnikach radjowych w dniu 15.V. r. b.

Odprawa w P. U. W. F. i P. W.

W dniu 21 kwietnia r. b. pod przewodnictwem p. płk. W. Kilińskiego odbyła się w P. U. W. F. i P. W. odprawa Kierowników Okręgowych Urzędów i Obwodów, na których spoczywać będzie organizacja poszczególnych grup tegorocznego spływu do Gdyni. W odprawie wziął również udział p. Gen. St. Kwaśniewski, który jako Kierownik spływu omówił szczegóły organizacyjne i prace przygotowawcze, wynikające z wydrukowanego już programu spływu.

W rezultacie przeprowadzonej nad programem dyskusji ustalono, że tegoroczny spływ stanie się wielką imprezą dla sportowców i turystów wodnych, i że organa P. U. W. F. i P. W. będą ściśle współpracować z placówkami Ligi M. i K. w terenie, kierując całą akcją zapisów, oraz gromadzenia środków, niezbędnych dla poszczególnych grup spływu przy stałem porozumieniu z Kierownictwem spływu, które urzędowanie na wodzie rozpocznie dopiero od. dn. 4.VIII, a więc od Warszawy.

Do dnia 4.VIII. adres Kierownictwa spływu: Warszawa, ul. Widok 10/II p. (Zarząd Główny L. M. K.).



Obrady w P. U. W. F. i P. W. w sprawie spływu „Cała Polska do morza"

Załogi kobiece na morzu

Czy należy zachęcać kobiety do samodzielnych wypraw na morze?

Pytanie to staje się aktualnem wobec rosnącego zainteresowania jachtingiem i włóczęgą morską ze strony płci, słusznie, bądź co bądź, zwanej słabszą (fizycznie!).

Harcerki ponoć w tym roku zakupić już mają większą jednostkę pełnomorską, przeznaczoną wyłącznie do szkolenia załóg dziewczęcych, a zarówno wśród żeglarek W. K. W., jak i adeptek jachtingu, słuchaczek naszych wszechnic (A. Z. S. i A. Z. M.), zauważyć się daje pewien prąd... feministyczny, zmierzający do usamodzielnienia całkowitego na polu żeglarstwa.

Nie sądzę, by to miała być właściwa droga.

Kto zapoznał się z morzem „oko w oko" na jednej bodaj, lecz połączonej z porządnym sztormem wyprawie jachtowej zagranicznej, zgodzi się ze mną, zapewne, że... miejsce kobiety jest raczej na lądzie, niż na rozszalałym morzu.

Co innego morze, oglądane na sentymentalnych filmach egzotycznych z różnych wysp radosnych w rodzaju Tahiti, a co innego prawdziwy i często gniewny żywioł Neptuna. Opisy podróżnicze, obrazy kinowe, a nawet podróże na pokładzie parowców pasażerskich nie dają pojęcia o tem, co czeka jachtsmena... w złą godzinę na morzu.

Żeglarz na wielkim brygu czy innym okręcie, a jachtsmen na małej łupince sportowej tembardziej — jest w moim przekonaniu podobny do średniowiecznego rycerza, co to z kopją w ręku i w pełnej zbroji kołysze się z fantazją na kulbace, jadąc szerokim gościńcem prosto w świat daleki, ale gotów jest każdej chwili zatrzasnąć przyłbicę i w cwale skruszyć kopję na pancerzu wroga, który mu się ośmieli drogę zastąpić.

Ten wróg żeglarza — to sztormy, cyklony albo, nie daj Boże, trąby wodne. Z niemi zawsze musi być gotów (fizycznie i moralnie!) bój stoczyć.

Krótko mówiąc, morze jest brutalnym żywiołem, a pieścić łagodnie spienioną falę potrafi tylko na plażach w dnie względnie pogodne, brutalnym jak sam mężczyzna „król stworzenia", a napewno jeszcze o wiele brutalniejszym. Czy może mu przeciwstawić się psyche i ciało kobiety?

Sądzę, że tak, ale... w mieszanej załodze (koedukacyjnej!) i pod dowództwem męskiem. Miałem zarówno na „Temidzie", jak i na „Junaku" na wyjazdach szkolnych w załodze koleżanki po żaglu i mogę z przyjemnością zaświadczyć, że pełniły służbę w ciężkich chwilach dzielnie, z małemi zaledwie wyjątkami. Jedna tylko (z młodej „malarji") jęczała nieboga: „Do domu, do domu...", chorując od pierwszego silnego przechyłu aż do przycumowania powrotnego w Gdyni i raz tylko byłem świadkiem... dezercji jachtsmenki z podkładu jachtu wkrótce po odkotwiczeniu na wyjazd zagraniczny, dezercji, spowodowanej depresją moralną wobec przelatujących szkwałów deszczowych.

Sądzę, że i nadal nasze panie popiszą się jaknajlepiej, ale... w zespołach mieszanych. Również i na mężczyzn o mniej hartownej duszy obecność na pokładzie „płci słabszej" wpływa dodatnio i dopinguje ich do mężnej walki z żywiołem. Jednak wyłącznie kobieca załoga wydaje mi się narażoną... na zagładę w razie cięższego sztormu.

Przedewszystkiem względy fizyczne... Wiemy przecież, jak wielkich wysiłków wymaga manewrowanie jachtem w sztormie i jak twardnieją dłonie żeglarzy od pracy przy cumach, fałach czy szkotach. Pamiętam, jak bardzo borykaliśmy się z wichrem, refując ogromny grot-żagiel na „Junaku" tej nocy, kiedy „Temida II" miała awarję osprzętu, tracąc w krótkich odstępach oba kliwry i bezan. Kilku atletycznej budowy mężczyzn i kilku „średniej wagi" wczepiło się zgodnie w łopoczące na wichrze ogromne płótno i tylko dzięki wysokim relingom „Junaka" nikt z nas nie został spłókany za burtę podczas gwałtownych przechy-

łów. A przecież kobiety nawet silne i wysportowane... niezawsze są dysponowane do wysiłków fizycznych. Akurat w dniu sztormu połowa załogi, a przynajmniej najważniejsze „szarże" mogą czuć się... słabo.

Dalej strona psychiczna. Znamy przykłady bohaterskich niewiast, dających wzór cnót żołnierskich swym mężom i innym mężczyznom, jak Zofja Chrzanowska w Trembowli, albo Emilja Plater, ale te same dzielne kobiety załamałyby się zapewne, pozostawione same sobie w obliczu niebezpieczeństwa. Obawiam się, że w czysto kobiecej załodze przy bardziej denerwującej walce z rozszalałym morzem nastąpi łatwo depresja i... ucieczka z zamiatanego przez grzywacze pokładu do wnętrza...

Jeśli przez tysiąclecia nie doszło do nas żadne podanie o Amazonkach czy Walkirjach na morzu, to ma to swój sens, jak mniemam.

Zapewne drogą systematycznego hartowania można z naszych dziewcząt wychować takie Horpyny Morskie, jeśli nie w pierwszym, to w następnym pokoleniu, ale zgódźmy się raczej z temi czołowemi mężami starych kultur zarówno wschodnich, jak italsko-rzymkiej czy germańskiej, którzy głoszą swym narodom, że właściwą rolą kobiety jest miejsce żony i matki... kapłanki domowego ogniska. Walkę pozostawmy mężczyznom — to ich wydział.

Ostatecznie możemy wszystko spełniać na tym padole mniej lub więcej, udatnie, ale... wydawać na świat dzieci, ani ich wychowywać (w pierwszych latach), nie potrafimy. To dziedzina kobiet!

Niech jachtują w miarę sił i możności, ale w załogach mieszanych. Nie sądzę, by to miało być specjalnie krępujące... Na jachtach mamy wszelkie wygody, a wspólne barłogowanie, np. w schroniskach narciarskich napewno bardziej krępuje.

Nasze dzielne jachtsmenki odegrały już bardzo doniosłą rolę w dziejach polskiego żeglarstwa. Twórca jachtingu w Polsce gen. Zaruski żalił się, że trudno było przed laty zwerbować... 4 mężczyzn do wyjazdu na „Witeziu" (1927—28). Użył on dopingującego przykładu kobiet, aby zawstydzić mężczyzn i pociągnąć ich na morze. Do „szarży na Bałtyk", niczem Czarniecki swe chorągwie wiodący na Szwedów, sadząc na skrzydle z rozwianą burką, zachęciły nas nasze dzielne panie, to prawda. Czynię „salut" w ich stronę...

Ale teraz, skoro już ruszyła ociężała ława mężczyzn i toczy się jak lawina na podbój morza, nie powinny jachtsmenki wyrywać się.. na czoło szyku i wystawiać na pierwsze zbyt ciężkie ciosy.

Żeglujmy społem.

Czy towarzystwo kilku „wilków morskich" w osadzie mieszanej, nawet przeważnie kobiecej, zmniejsza jakość wyczynu sportowego pań?

Samotne czysto kobiece wyprawy też mogą mieć miejsce, lecz na wodach terytorjalnych.

R. Niewiadomski



Spychanie się z wodoplanów uprawiane na wybrzeżu Kalifornji

Pod banderą kołtuństwa

p. Littchenowi w odpowiedzi

Moje krytyczne uwagi na temat jachtingu robotniczego (patrz „Sport Wodny" Nr. 20, Jachting robotniczy) wywołoły ordynarną odpowiedź „redaktora" Szkwału p. Littchena.

Pan Littchen zamiast przyznać się, że „strzelił bąka", broni swej straconej pozycji, w sposób który mu zaszczytu nie przyniesie. Nie mogąc obalić słuszności żadnego z mych argumentów ucieka się do pospolitych fałszów, cytując w sposób niezgodny z sensem mych dowodów, poszczególne ustępy, aby czytelnikom „Szkwału" donieść, że jestem burżujem, zacofańcem, wrogiem proletarjatu, krótko kołtunem.

P. L. nie może tłómaczyć się niezrozumieniem mego artykułu, pisałem jasno:

> Jachting dla robotnika jest zbyt drogi, szkolenie wymaga 12 tygodni pływania (4—6) sezonów przy krótkich urlopach robotniczych*)... Morze odległe jest od ośrodków 200 — 500 km..., jak robotnik zarabiający średnio 25 — 30 zł. tygodniowo może nawet w spółce z 50 osób pokryć te wydatki?

i dalej:

> W krajach morskich Anglji, Skandynawji, jachtkluby robotnicze są możliwe i usprawiedliwione, lecz, tam „standart" życia jest inny, i warunki korzystania z dobrodziejstw morza**) różne od naszych.
>
> „Oczywiście, robotnicy pracujący nad morzem, mogą i powinni garnąć się do sportu morskiego, trzeba im w tem ze wszelkich sił dopomóc!"

Pan Littchen reasumuje to w krótkiem:

> p. Heinrich poszedł w innym kierunku **całkowitej** negacji.

Drażni p. L. liczenie „z kredką w ręku", i wniosek ostateczny, że w dzisiejszych warunkach polski jachting robotniczy „to tylko snobizm proletarjacki",

> „nie dziwi mnie — pisze — ten brak wyobraźni,— dotyczy on stale tych ludzi, którzy zdobyli wygodną pozycję społeczną, i trwają tam w słodkiej iluzji, iż bieg świata zatrzymał się tam, gdzie oni stanęli. Życie przyniesie gorzkie rozczarowanie wszystkim „realistom" i „pozytywistom" pełnego żołądka.

i dalej:

> „mogę p. H. zapewnić, że rzucając mój „fantastyczny obraz przyszłego jachtingu robotniczego warunków obecnych bynajmniej na myśli nie miałem. Uważałem go za obraz niedalekiej przyszłości, gdy nowe warunki, jakie zaistnieją po radykalnej przebudowie społecznej, realizację jego w pełni umożliwią. Przebudowa ta jest niedaleka i dokona się niezależnie i wbrew woli i interesom p. H. i ludzi o jemu podobnych zapatrywaniach.

Nie jestem, ani „jasnowidzem, ani wtajemniczonym", muszę wierzyć p. L. „na słowo", że już niezadługo polski świat pracy, w ramach nowego ustroju, będzie korzystać również

> „i z owego kawioru i polo konnego, o którem wspomina p. H. — jak wreszcie i z jachtingu.".

Ano zgoda! Daj Boże! Tylko nie wszyscy są równie optymistycznie nastrojeni. Nieraz „zdobycze" wyglądają smutniej, obok Dnieprostrojów, zamiast kawiorów, ludzie jedzą ludzi.

Swoje wywody oparłem na obecnej sytuacji społeczno-gospodarczej, posiłkowałem się logiką zwykłą, a nie metafizyczną. W końcowych ustępach artykułu chyba dość wyraźnie wyjawiłem swój pogląd na jachting polski:

> „Sport morski ma w społeczeństwie polskiem do spełnienia wielką dziejową misję, ma wykształcić pionierów kolonjalnych, zamorskiego handlu, nowych gałęzi przemysłu. Rozwiązanie pomyślne kwestji morskiej, to rozwiązanie poważnych zagadnień migracyjnych, to nowe tereny pracy dla robotnika, to dobrobyt dla kraju".

i dalej:

> „Dziś, gdy każdy miedziak ma cenę złota, lokować należy kapitał jaknajbardziej rentownie.
>
> „Młodzież przechodząca przez ośrodki, to przyszła elita społeczeństwa.
>
> Byłoby dobrze i pięknie, gdyby można było przeszkolić w ośrodkach żeglarskich całą Polskę — jest to jednak i dziś i jutro niemożliwe.
>
> Dla celów idealnych „pryncypialnych", nie wolno nam rozpraszać wysiłków!"

Chyba jasno i zrozumiale. W sensie tych cytat widoczny jest sens mych dowodów, i logicznym wydawać się musi wniosek „że jachting robotniczy u nas, to nierealna mrzonka", a „rzucanie nieoględne haseł i budzenie potrzeb, potrzeb, których zaspokoić się nie da, to — demagogja!"

P. L. zastanawia się nad „rodzajem mych zapatrywań" i stara się dowieść, że mam wstręt do proletarjatu.

Zbyt cenię sobię ideę Pracy, i zbyt blisko stykam się z t. zw. proletarjatem, bym mógł uważać słowo proletarjusz za coś pogardliwego. Mówiąc o p. L. użyłem go ironicznie, w przecinkach, dla zaznaczenia dystansu, jaki dzieli prawdziwego człowieka pracy, od noszącego nos w chmurach inteligenta, marzącego w dobie bezrobocia i powszechnej nędzy o wątpliwej wartości zdobyczach.

Nie dla wszystkich życie jest zespołem sposobów użycia, areną walki o jachting i kawior. Proletarjat prawdziwy wie o tem dobrze (polecam p. L. lekturę „Pamiętniki bezrobotnych"). Pomysły swe pan Littchen winien przekazać „Ubezpieczalniom społecznym". Realizacja nie natrafi na trudności. P. U. W. F. da porcje żywnościowe, Ubezpieczalnie kupią jachty i opłacą instruktorów.

Proletarjat zyska nową zdobycz i nowe obciążenie.

Mein Liedchen ist aus.

Antoni Heinrich

*) Z dwóch tygodni ostatnio zmniejszono je do dni ośmiu!

**) Położenie ośrodków przemysłu w portach.

Na Dryświatach

(Dalszy ciąg wycieczki „W krainie 9-ciu jezior"

Przyjeżdzamy od strony Słobódki na stację Grytuny około godz. 19. Czeka nas jeszcze 8 km. „polskiej" drogi. Na stacji godzimy furmankę, która przywiozła kogoś do kolejki i jedziemy, a właściwie idziemy obok furmanki, gdyż tak jest wygodniej, niż trząść się na wybo:stej drodze.

Na czwartym kilometrze już widać olbrzymie jezioro i zmieniamy plan: nie dojeżdżamy do m. Dryświat, lecz o zmroku skręcamy do wsi Borkowszczyzny. Tu przez podwórko gospodarza Wincentego Borkowskiego podjeżdżamy na południdwy brzeg jeziora.

Ciemno. Ustawiamy namiot. Gospodarz nam pomaga, jest bardzo uprzejmy i jednocześnie ciekawy, ile też to rząd nam płaci za taką jazdę. Widocznie państwowe barwy na proporczyku P. Z. K. podsunęły mu myśl, że to pewnie „jacyś panowie z urzędu".

Mimo niskiego położenia brzegu i wilgoci komarów niema. Po kolacji obserwuję „Wielką Niedźwiedzicę", odbijającą się w jeziorze. Staram się odgadnąć, co nas czeka jutro i czy przedewszystkiem będzie pogoda. Intryguje mnie wyspa „Zamek", jej nazwa. Chcę wzrokiem przebić ciemności i zobaczyć ją już dzisiaj; lecz niestety, wzrok nie sięga dalej, jak do pasa trzcin w odległości kilkunastu metrów od brzegu.

Rankiem budzi nas deszczyk. Dopiero około godziny 12 niebo przeciera się i odpływamy pod żaglem w kierunku m. Dryświat; po drodze mijamy kilka cypli. Wiatr i fale rosną. Goni nas burza. Na połowie zatoczki pod Dryświatami fale już dochodzą do jednego metra. Pędzimy pełnym wiatrem, jak na skrzydłach. Kierunek na ścieżkę, wznoszącą się od brzegu wgórę ku zabudowaniom. Lądujemy szczęśliwie o godz. 13. Padają pierwsze olbrzymie krople deszczu. Szybko mocujemy kajak i pędzimy do pierwszej chaty przy ścieżce. Mimo, że biegliśmy może jedną minutę, nie zostało na nas suchej nitki. Gospodarz Józef Gibowski przyjął nas chętnie. Gospodyni akurat wyjmuje z pieca chleb. Korzystamy z tego i suszymy ubrania.

Po deszczu wyprawiamy się do miasteczka, zdobywamy od policji zaświadczenie o pobycie na Dryświatach. Takiej zupy rybnej, jaką ufetowaliśmy się w piwiarni na rynku, jeszcze nigdy nie jadłem.

O godzinie 18 odjazd w kierunku na półwysep Grykianiszki. Przeciwny wiatr i dość wysokie fale bardzo utrudniają wiosłowanie. Przepływamy między Zamkiem i Ulatowcem, potem między Sosnowcem i zachodnim brzegiem, „ścinając" las trzcin, aby skrócić drogę.

Słońce cudnie zachodzi, złocąc krawędzie chmur. Oglądam się: drewniany kościołek w Dryświatach maleje coraz bardziej. Mijamy z lewej Sorbaiszki. Potem wielkim łukiem zdążamy przez zatokę do dzisiejszego kresu. Na wysokim brzegu wszędzie ślady wojny, jakgdyby jeszcze niedawno odbywała się: okopy, zasieki z drutów kolczastych.

Ciemnieje. Wzrok błędnie określa odległości. Cypel Grykianiszki wydaje się być tuż, tuż, a jednak dodarliśmy do niego już pociemku.

I nie zawiedliśmy się na nim: bardzo piękny, zadrzewiony, wysoki, suchy; olbrzymia długa plaża, dno piaszczyste. Równolegle do brzegu wychyla się z wody równiutki pas trzecin w odległości około 30 m.; woda między tym pasem a brzegiem spokojna jak w lagunie, gdyż trzciny grają tu rolę koralowego atolu i hamują fale. Przez chwilę mam wrażenie, że jestem na jakiejś Noa-Noa.

W namiocie ciepło, a co ważniejsze sucho. Po kilkogodzinnym deszczu ze względu na przemoczenie i ewentualną wilgoć na cyplu w niemiłej perspektywie był nocleg w stodole. Szczęśliwie uniknęliśmy tej przykrości. Zasłonięci od zimnych wiatrów przez wzgórza i las, spożywamy w namiocie kolację i zasypiamy.

Ranek. Pogoda. Dmie tylko bardzo silny wiatr; na jeziorze grzywacze. Obchodzę półwysep z aparatem fotograficznym w kierunku na północ. W pewnem miejscu na dziewiczej plaży staję zdumiony jak Robinson, gdy odkrył ślad stóp Piętaszka: o to ujrzałem głęboki ślad damskiego pantofelka na wysokim obcasie. Im bardziej posuwam się na północ fale rosną coraz bardziej potworniej. Po drodze piękna brzoza pochylona ku jezioru. Brzegi wyższe, stromsze. Szum fal potężnieje; wreszcie przy najbardziej północnym punkcie istna orgja żywiołów. Boję się stanąć nad samym brzegiem, aby nie być porwanym przez fale. Stoję dłuższy czas, a potem dziwie się, że ja i brzeg istniejemy jeszcze; że szturmujące kolumny rozbijają się na planę. Gęsta roślinność dochodzi do samej wody i stacza zwycięską walkę z falami.

Jezioro na północ całe białe; na przeciwległym brzegu lasy. Idę dalej. Piękna polanka, krowy; pastuszek podchodzi i śmiało wita się ze mną. Jestem mile zdziwiony: sądziłem, że ucieknie przede mną. Chodzi do szkoły w Klikalnicy.

Wracam powoli, przecinając półwysep przez środek. W gąszczu leśnem napotykam miniaturkę dworku w tak



Jezioro Dryświaty



Rzeka Prorwa

pięknem otoczeniu drzew, że przez chwilę miałem wizję zmagających się dwu niedźwiadków z dzieła Weyssenhoffa. Wizję rozwiewa siedząca na schodkach młoda niewiasta z robótką w ręku i jednocześnie wyjaśnia tajemnicę śladu stopy na plaży. Chciałoby się być „odkrywcą" ziem, gdzie ludzka noga nie powstała, a tymczasem tu ludzka noga powstała i to jeszcze na wysokim obcasie.



Północna część jez. Dryświaty

W namiocie znów — kot. Biały wypieszczony; pewnie pięknej pani z dworku. Zapachniały mu w czasie naszej nieobecności warszawskie smakołyki. Darowaliśmy mu gardło.

Około godziny 10 jezioro uspokaja się. Objeżdżamy je. Najpierw w kierunku wschodnim, potem skręcamy w kierunku Miałki; zdaleka od brzegu. Ścinamy zatoczki, a w końcu od miejscowości Jodynie powracamy.

Wszędzie piękne brzegi. Żałujemy bardzo, że w rozkładzie niewyznaczyłem więrej czasu na Dryświaty. To też obiecujemy sobie solennie jeszcze tu kiedyś wrócić conajmniej na tydzień lub więcej.

Jedziemy teraz stale pod żaglem; ślemy ostatnie pozdrowienia Grykianiszkom, mijamy znane już wyspy. Kieruję się na wieże cerkwi w Dryświatach. Nie dojeżdżając do ujścia rz. Prorwy zmuszony jestem zmienić kurs na południowo-wschodni. Od tej chwili nie jedziemy jak dawniej dziobem do fali, lecz ukośnie; zwiększa to niebezpieczeństwo wywrócenia. Wyhuśtało nas porządnie.

Przejeżdżamy pod mostem na Prorwie. O godzinie 14 docieramy do młyna. Tu z pomocą młynarczyków przenosimy kajak około 25 m. i jazda dalej, aby zdążyć do st. Opsy na pociąg, który odchodzi o godzinie 18.21.

W górnym biegu Prorwa rwie bardzo szybko, potem zwalnia i rozszerza się w jezioro Obołe. Jego północna część bardzo ładna, południowa znacznie mniej. Za folwarkiem Adamowo utknęliśmy na palach po moście. Nie zauważyliśmy ich, gdyż były pod poziomem wody o kilka



Fala na jez. Dryświaty

centymetrów. W tem miejscu jeziora należy trzymać się wschodniego brzegu.

Wreszcie o godzinie 16 lądujemy przy kładce wysuniętej na jezioro na prawo od znaku kolejki z napisem „Trapsza". Po obu stronach kładki b. brzykie płycizny. Godzę we wsi furmankę i jazda do Opsy, gdyż Trapsza jest przystankiem, gdzie nie można nadać bagażu (kajaka).

W drodze, która to wznosi się do góry, to spada wdół, uwieczniam na kliszy ciekawy moment, jak to podróżuje się kajakiem po suchym lądzie.

O godzinie 18 jesteśmy w Opsie. Tu następują tradycyjne ceregiele z zawiadowcą stacji na temat ulgowego przewozu kajaka.

Ponieważ już z praktyki wiem, że nasi kochani kolejarze, nawet na st. Warszawa-Główna, mają wstręt do czytania rozporządzeń swych władz, przeto pierwszą rzeczą, jaką biorę na wycieczkę jest Dziennik Rozporządz. Min. Komunikacji. Niektórzy zawiadowcy nietylko nie chcą przyjąć kajaka ulgowo, ale wogóle nie chcą przyjąć na bagaż. I wtedy to sytuację ratuję bardzo skutecznie, aż do przeprosin włącznie, wspomniany Dziennik.

No! ale jakoś wszystko poszło dobrze.

Odjeżdżamy, aby przez Dukszty, Święciany i Kobylniki dostoć się na Narocz, a stamtąd do Wilna.

Wszystko odbyło się składnie, tylko nie wiem dlaczego w Święcianach „staliśmy" aż cztery godziny. Jest to widocznie tajemnica rozkładów kolejowych.

Edward Brzozowski
członek Sekcji Tur. Wodn. P. T. Kr.

Składak na rzece górskiej

Sądziłem, że uwagi poczynione przez p. Łukiewicza przy omawianiu w sprawozdaniu z konkursu P. R. „Z wody na wodę" wycieczki odznaczonej I nagrodą, oraz wyjaśnienia p. prof. Hławiczki zamieszczone w 4-ym numerze „Sportu Wodnego" wywołają wśród turystów kajakowych polemikę tak żywą, jak żywe są rzeki górskie, o których była mowa. A szkoda wielka, gdyż jest to temat ciekawy i interesujący każdego chyba kajakowca.

Niedoczekawszy się dotąd żadnego echa słownej utarczki wspomnianych panów, pragnę od siebie dorzucić kilka zdań w omawianej sprawie jedynie z tej racji, że mowa jest o rzekach górskich, którym właśnie zawdzięczam, iż zostałem gorącym zwolennikiem turystyki wodnej wogóle.

Wśród turystów kajakowych słyszy się o rzekach górskich często biegunowo przeciwne zdania. Różnica tych zdań z jakiemi się spotykamy, jest tylko różnicą pojęć odnoszących się do samej techniki jazdy, skali trudności, niebezpieczeństw i t. p. Nigdy jednak nie spotkałem się z faktami, aby kajakowiec, który poznał rzekę górską, a zwłaszcza Dunajec, wyrzekał się jej rzekomo dla oszczędzenia sobie drogiego składaka, co przytacza w swoim artykule — oczywiście jako nie swoje zdanie, — p. prof. Hławiczka.

Tu coś jest w nieporządku. Poprostu trudno jest w to uwierzyć. Zdanie takie mogłoby być chyba wówczas usprawiedliwione, gdyby ktoś pierwszy raz zwiedzając Dunajec uległ naprawdę bardzo poważnemu, a dziś rzadkiemu wypadkowi, powodującemu całkowite zniszczenie składaka, albo mogło być wypowiedziane przez osobę, która wogóle na Dunajcu nie była, a sąd swój buduje jedynie na podstawie nie zawsze trafnych, a często przesadzonych ocen osób drugich.

Jest rzeczą powszechnie znaną, że człowiek, a zwłaszcza sportowiec, niejednokrotnie mimowoli przecenia trudności swoich wyczynów. Jeśli chodzi o kajakarstwo na rzekach górskich, to przeceniania te są dosyć częstym objawem, jednak wynikają one zazwyczaj z entuzjazmu dla wspaniałego żywiołu rzeki, — Jest to i powinno być zachętą, a nigdy środkiem odstraszającym.

Przyjrzyjmy się tym trudnościom nieco bliżej.

Oczywiście trudności wydają się dla mało doświadczonego kajakowca na rzekach górskich tem większe, im większe istnieje niebezpieczeństwo „wywrotki" lub rozbicia łodzi. Trudność i niebezpieczeństwo, nie zawsze jednak należy łączyć ze sobą i czynić jednoznacznemi. Co innego jest trudność w prowadzeniu kajaka, a co innego grożące niebezpieczeństwo, któremu można ulec nawet na najłatwiejszej i żeglownej wodzie. Zwiedziłem prawie wszystkie typowo górskie rzeki łącznie z Czarnym Czeremoszem, dotychczas bez wypadku. Natomiast na jednej z rzek łatwych (dolny Prut), spokojnie szerokim korytem płynącej, podczas holowania składaku po mętnej powodziowej wodzie, mielizna szutrowa urwała się nagle pod moimi stopami. a zawisnąwszy przez moment na burcie kajaku, wywróciłem go na głębokiej wodzie. Trudność żadna, niebezpieczeństwo duże.

Sama technika prowadzenia kajaka na rzecze górskiej, nie wydaje się zbyt trudną. Znacznie trudniejszą rzeczą jest szybkie i trafne odczytywanie rzeki z czego wielu kajakowców nie zdaje sobie dostatecznie sprawy, polegając jedynie na swojej wiedzy w kierowaniu łodzią, która może być doskonałą na Wiśle w obrębie Warszawy, nawet przy stwarzającym ciągłe niebezpieczeństwo stałym ruchu parowców i motorówek, ale jest niedostateczna na Dunajcu lub innej górskiej rzece.

Najczęściej popełnianym błędem, który powoduje niekiedy wypadki jest nieracjonalne usiłowanie ominięcia przeszkody, zauważonej na zbyt bliską odległość. Głaz lub skałę podwodną, spostrzeżoną w ostatniej chwili niemal na metr przed dziobem łodzi, wyjątkowo tylko możemy skutecznie wyminąć na bystrym prądzie wody. Wymijanie takie zazwyczaj spotyka się z tem, że składak nie zdoła już wykonać całkowitego manewru i uderza bokiem o przeszkodę. W takich wypadkach jest rzeczą bardziej właściwą i mniej narażającą kajak na szwank, zaniechać wymijania przeszkody. lecz starać się lekko uderzyć w nią prostopadle dziobem łodzi. Jeśli jest to podwodna, lekko przelana skała, to albo udaje się nam przejechać po niej, albo też kajak na niej osiądzie, z której to sytuacji znacznie łatwiej można wybrnąć. Wynikiem tego sposobu, może być jedynie skaleczenie powłoki gumowej, lecz nigdy wywrócenie kajaka, lub gorzej — złamania go przez uderzenie bokiem w przeszkodę.

Najważniejszą rzeczą w czytaniu rzeki górskiej, jest między innemi rozpoznawanie dwóch zjawisk: prądów wzajemnie się krzyżujących, a zwłaszcza trafne przewidywanie ich działania na zamierzony manewr kajaka oraz rozpoznawan , po rodzaju załamywania się i wibrowania grzbietu fali — istnienia na pozór niewidocznych, a jednak groźnych podwodnych skał, głazów i kamieni. które są przyczyną niejednej „awarji".

Szczupłe ramy artykułu nie pozwalają na szersze i bardziej szczegółowe omawianie tego tematu. Pragnę tylko zaznaczyć, że kto posiada umiejętność w porę rozpoznawania tych dwóch czynników dynamiki rzeki górskiej, temu samo kierowanie kajakiem przyjdzie niemal, że łatwo, a spływ stanie się wspaniałym łańcuchem dużej skali wrażeń i emocji, wywołanych walką z przeciwnościami nieujarzmionej przyrody.

Składak gumowy jest jedyną łodzią, która umożliwia nam zwiedzenie dzikich górskich rzek i potoków. Jego małe zanurzenie, elastyczność, a nadewszystko stateczność sprawia, że niesieni szybkim i silnym prądem rzeki, potrafimy swobodnie lawirować wśród groźnie sterczących w pośrodku koryta głazów i skał. z łatwością pokonywać nawet pokaźne progi skalne i spady oraz statecznie utrzymywać się na dużej, niekiedy przez cały kajak przewalającej się fali.

Jeśli chodzi o większe szanse uszkodzenia składaka na rzece górskiej, to uszkodzenia te nawet poważniejsze, nie wymagają nigdy kosztownych napraw. Najczęściej spotykamy się z uszkodzeniem gumowej powłoki, której zaklejenie nie jest ani kosztowne, ani nie zabiera wiele czasu. Znacznie rzadziej już, spotykamy się z uszkodzeniem szkieletu. Szkielet składaka posiada tak dużą ilość swoich części składowych, że złamanie jednej lub więcej jego części, da się zawsze prowizorycznie naprawić, a późniejsza wymiana na nową część, jest również mało kosztowną. Dorobienie np. bocznego prętu, jest prawie groszowym wydatkiem.

Dzięki tym własnościom składaka gumowego, stanęły otworem przed wędrowcem wodnym szlaki nowe, rzeki i potoki górskie, które dawniej znaliśmy tylko z brzegów, a dziś są terenem najszlachetniejszego odłamu turystyki wodnej wogóle.

Stronienie więc od górskich rzek dla oszczędzenia sobie składaka, nie wytrzymuje tu krytyki. Ewentualne wypadki uszkodzenia łodzi są błahostką w stosunku do tego, czem darzy nas żywa, wiecznie pieniąca się rzeka górska wśród wspaniałej scenerji otoczenia.

Stanisław Loegler



Tratwy na Biebrzy

Fot. K. Starzyńska

Dunajec na trasie wyścigu

Trasa wyścigu górskieno o Mistrzostwo Polski obejmuje niemal 100 km. odcinek Dunajca od Nowego-Targu do Nowego-Sącza. Dystans ten 94 km. przebyć należy w dwóch etapach (z noclegiem w Krościenku.) Dunajec należy do rzek górskich dzikich. Uregulowany tylko częściowo, nie posiada na trasie żadnych urządzeń spiętrzających tak charakterystycznych, np. dla Wełtawy jarów i przepustów. Wbrew ogólnej opinji nie jest przy normalnej wodzie rzeką zbyt trudną, a słynny z piękności przełom Pieniński posiada zaledwie, dwa trudniejsze miejsca. Choć przewodnik „Szlaki Wodne" dość dokładnie opisuje charakter trasy, warto w paru miejscach uzupełnić informacje. Wizja lokalna na trasie most Kuba—Krościenko (km.186—km. 149) pozwoliła mi zorjentować się w tegorocznym układzie przeszkód.

W Nowym Targu, wodować przy schronisku szkolnem (pod kościołem Św. Anny) lub też poniżej żelaznego mostu.

W górnej części, Dunajec płynie szeroką doliną, koryto ma rozlane, kamieniste, lecz nurt niezbyt szybki i łatwy do rozpoznania. Pierwszą poważniejszą przeszkodę spotykamy przy wsi Waksmund (widoczny zdala kościołek na prawym brzegu, jest tu most i jar). Przejechać stroną prawą można tylko przy wysokiej wodzie, zwykle trzeba obnosić (km. 197). Za Waksmundem niemal identyczną przeszkodę spotykamy koło wsi Ostrowska, (obnieść lewą stroną!, następną jest wieś Łopuszna (na prawym brzegu kościołek) za zakrętem most. Aż dotąd droga dość łatwa trzymać naogół trzeba się prawej strony koryta (zresztą kierować się nurtem).

Poważniejszą trudność napotykamy za wsią Harclowa, naprzeciw nieco dalej od wody położonej wsi Dębno (z prawej strony drewniany kościołek otoczony sosnami). W miejscu, gdzie szosa z brzegu prawego przechodzi na lewy, (lewy brzeg stromy) pod mostem z izbicami znajduje się „pułapka" na kajakowców — Huba.

Nurt silnie zwężony (od prawej kamienista mielizna) rwie pod brzegiem lewym. W nurcie duże głazy ułożone parami, jechać między głazami, kierując się w pierwsze od lewej przęsło mostu tak, by przejść w $^2/_3$ szerokości przęsła od brzegu. Nie należy próbować przeciąć nurtu przed izbicą i wjechać w przęsło drugie (od lewej), gdyż wskutek małej odległości głazów od izbicy, łódź nie zdąży przejść i zostanie złamana na izbicy.

Poniżej mostu tuż przy przęśle wziąć się w prawo, na wprost niebezpieczne głazy.

Most ten, t. zw. Huba rok rocznie „pożera" swoje ofiary i już nie jeden kajak zawisł na izbicy lub wywrócił się na głazach.

Przy ujściu rz. Białki (z prawej) wir łatwy do pokonania. Od wsi Frydman (na prawym) do koryta zbliżają się skałki. Z lewej dolina jeszcze szeroka, Dunajec płynie rozlany paru strugami po kamieniach. Odcinek łatwy.

Za wsią Maniowy około 600 mtr. za jej końcem znajduje się drugie z kolei trudne miejsce, t. zw. Felsztyńska Skałka. Rzeka płynąc wzdłuż wysokiego urwiska (z lewej) skręca nagle tworząc S. Dunajec podpływa pod skałkę paroma strugami, przy wysokiej wodzie można trzymając się zawczasu lewej strugi, wyminąć niebezpieczne miejsce zdaleka. Przy wodzie normalnej wypadnie jechać głównem korytem i dopiero na 100 mtr. przed skałką zejść z głównego nurtu „ścinając zakręt" środkową strugą, i przechodząc „promowaniem" na spad wody między głazami. Fartuch musi być szczelnie zapięty. Wykręcenie za nurtem ze względu na mały promień krzywizn jest niemożliwe. Przy małej wodzie wskazane obnieść lądując na kępie z lewej strony głównego nurtu, i wodując tuż za głazami (obniesienie 30 — 40 m.).

Za „Skałką" dolina zwęża się, droga nieco trudniejsza, niż w biegu górnym, niezbyt trudne szypoty, dno kamieniste, tu i ówdzie tamki regulacyjne.

Dunajec mija Czorsztyn (zamek, ruiny na lewym brzegu, i płynąc znów szerszą doliną (prawy brzeg coraz wyższy) dochodzi do mostu szosowego. Przejazd łatwy. Na prawym brzegu na skale zamek Niedzicki.

Poniżej mostu, dolina poszerza się w prawo, z lewej zbliżają się skały, schodzące nieraz, aż do koryta.

200 mtr. poniżej mostu z lewej, niebezpieczne skały w wodzie, przejazd wąski z brzegu lewego na prawy.

Naprzeciw Sromowiec Wyżnich (172 km.) (biały kościołek z lewej) niebezpieczne szypoty, blisko siebie, — fartuch dobrze zapięty. Lepiej trzymać się naogół czeskiej (prawej) strony koryta, o ile pozwalają na to kamieniste płycizny.

Za Sromowcami Niżnemi z (l) w dolinie przed skałami dobrze widoczne „Schronisko Śląskie", naprzeciw po stronie czeskiej „Czerwony klasztor". Tu zaczyna się przełom. Przełom choć na wygląd groźny, skalisty, nie jest zbyt trudny. Nurt zwężony, lecz głęboki, zakręty ostre, lecz dostatecznie szerokie na nurcie. Za „Schroniskiem Śląskiem" i ujściem Sobczańskiego potoku dolina z lewego brzegu się ścieśnia. Pierwsze kolano, skręt w lewo między Górą Klasztorną (prawa zalesiona), a Ostrą Skałą. 800 m. za kolanem pierwszym skręt w prawo, początek t. zw. ‚Skoku Zbójnika" lub „Janosika". Przejazd niezbyt trudny, trzymać się należy nurtu, gdzie do wody schodzą skały, nie jechać zbyt bilsko, aby nie zaczepić o ostre głazy podwodne.

Po 700 m. znowu skręt gwałtowny w lewo (trzymać się czeskiego brzegu) około 1,5 km. jazdy malowniczym wąwozem, poczem przy „Facimiechu" skręt w lewo i po 600 m. zaraz drugi w prawo (t. zw. Mnichy), tu znów łatwy, odcinek drogi. U końca prostego odcinka z lewej strony wpada „pieniński potoczek". Za ujściem brzeg prawy wznosi się groźnem urwiskiem Cukrowej Głowy i Sokolicy 500 m. za ujściem potoku na zakręcie, skały schodzą do nurtu, trzymać się środka lub prawej strony.

Za Sokolicą 1.5 km. znów ostry zakręt t. zw. „Przechodki", z lewej widać altanę — „Gospodę pienińską". Tu uwaga o 200 m. poniżej „Hukowa Skała", na środku mała wyspa, jechać lewą stroną, uważać pod skałą na szypocie. Tuż przed „Hukową Skałą" na prawym brzegu granica polsko-czeska, a nieco dalej, Stanica Polskiego Związku Kajakowców. Koniec przełomu pienińskiego. Za dużem zakolem na prawym brzegu Szczawnica (ujście potoku Ruskiego). Dalej most pod daszkiem drewniany. Uwaga! Miejsce trudne. Z lewej skała schodzi do wody, podwodne głazy, jechać prawą. Za mostem binduga i skład drzewa hr. Stadnickiego. Aż do Krościenka dość łatwo, dopiero przy betonowym moście ostry boczny prąd i głazy, z lewej „promować" na prawo, poniżej mostu kładka, jechać prawą!

Za Krościenkiem, groźniejsze przeszkody, głównie głazy koło wsi Kłodne (145 km.), Czerniec (133 km.), w Łącku (132 km. — resztki tamy) i za Jarowskiem przy moście żelaznym (podwodne głazy). Stąd aż do Nowego Sącza łatwo.

Jazda po Dunajcu pełna emocji, i niezwykle pięknych widoków, wymaga, doskonale zgranej załogi. Jedynki mają zadanie łatwiejsze i są bardziej na wyścig odpowiednie.

Tonny

Polski Związek Kajakowy

Komunikat Nr. 4

1) Zapowiedź Międzynarodowego Spływu na jeziora Augustowskie i propagandowych żeglarskich regat kajakowych pod protektoratem JWP. Gen. Dyw. Orlicz-Dreszera Gustawa Prezesa Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

W wykonaniu uchwał I. R. K. Komisja Turystyczna i Komisja Zawodów P. Z. K. organizuje w dniach od 16 do 24 czerwca b. r. Międzynarodowy Spływ z jeziora Wigry—Czarną Hańczą kanałem przez jeziora do Augustowa, gdzie w dniu 24 czerwca b. r. na zakończenie spływu odbędą się pierwsze propagandowe żeglarskie regaty kajakowe.

Wobec zgłoszeń zagranicznych klubów członków I. R. K. Zarząd Główny zwraca się z apelem do wszystkich członków P. Z. K. o jaknajliczniejszy udział w spływie i regatach żeglarskich.

Zarząd Główny P. Z. K. uzyskał na ten cel 80% zniżki kolejowe, jak dla uczestników obozów letnich PUWF. i PW. Ponadto przewiduje się zorganizowanie pociągów popularnych.

Program spływu: zbiórka uczestników spływu w dniu 16.VI b. r. o godz. 8 rano na stacji Płociczno—powitanie uczestników przez Komitet Spływu. Załadowanie łodzi i przewiezienie nad jezioro Uklejewo — obiad na wyspie



Czarną Hańczą wśród kwiatów

Fot. J. Górski

Kamień — przejazd łodziami do Cimochowizny — tam nocleg.

17-ty czerwca — niedziela: zwiedzanie uroczyska Sucharów wyjazd łodziami do schroniska P. T. K., powitanie uczestników przez władze administracyjno-państwowe i P. T. K. — obiad. Zwiedzanie stacji hydrobiologicznej, przejazd do klasztoru — zwiedzanie — nocleg w schronisku P. T. K. i pod namiotami.

18-ty czerwca — poniedziałek: spływ Czarną Hańczą—obiad przy Wysokim Moście — nocleg w nadleśnictwie.

19-ty czerwca — wtorek. spływ Czarną Hańczą — Jałowy Róg — obiad — spływ przez Rygiel do kanału — obóz na północnym brzegu jeziora Mikaszewo.

20-go czerwca — środa: spływ kanałem do ujścia Suchej Rzeczki — na cyplu obiad, Suchą Rzeczką do upustu, przeciąganie łodzi na jezioro Serwy, przez jez. Serwy do schroniska Z. H. P. — pokazy wodne drużyn żeglarskich Z. H. P. — nocleg w schronisku i pod namiotami.

21-go czerwca — czwartek: do około jez. Serwy, powrót na Suchą Rzeczkę — obiad — kanałem na jez. Studzieniczne — nocleg przy śluzie Przewięż.

22-gi czerwca — piątek: objazd jez. Białego — obiad w Osrodku Żeglarskim Yacht Klubu Polski — wyjazd na jez. Rospuda — nocleg na „Gołej Zośce" ognisko harcerskie, śpiewy i tańce w strojach ludowych.

23-go czerwca — sobota: przejazd jez. Necko do Dyrekcji Dróg Wodnych w Augustwie. Powitanie uczestników przez Komitet m. Augustowa i stowarzyszenie Suwalszczan — obiad, spływ kanałem na jez. Sejno — tam nocleg.

24-go czerwca — niedziela: holowanie łodzi motorówką do Augustowa — obozowanie — obiad — na jez. Necko „propagandowe żeglarskie regaty kajakowe". Rozdanie nagród, pożegnanie uczestników spływu przez Komitet Spływu.

Zgłoszenia do udziału w spływie należy nadsyłać do Komisji Turystycznej P. Z. K. Warszawa, ul. Myśliwiecka 5, pok. 39, w terminie do 25 maja b. r., według niżej załączonego wzoru:

Karta zgłoszenia.

Imiona i nazwiska osad.
przynależność klubowa,
jedynki sztywne (ilość),
jedynki składane, (ilość),
dwójki sztywne, (ilość),
dwójki składane, (ilość),
kanadyjki.
Stacja kolejowa wyjazdowa . . . .
czy mają zamiar obozować pod własnemi namiotami,
czy mają zamiar kwaterować. Ilość osób.

Wyżywienie uczestników spływu we własnym zakresie. Komisja Turystyczna poczyni starania u władz miejscowych o odpowiednie zaopatrzenie miejsc postoju i obozowania w najniezbędniejsze środki żywnościowe przez miejscową ludność.

Zawodnicy chcący wziąć udział w propagandowych żeglarskich regatach kajakowych winni nadesłać do Komisji Zawodów P. Z. K. Warszawa, ul. Myśliwiecka 5, pok. 39 w terminie do 1 czerwca b. r. zgłoszenia na formularzach, wzór zał. nr. 2 i 3 regulaminu regatowego P. Z. K. Losowanie kolejności startu odbędzie się dnia 5 czerwca b. r. o godz. 18-ej w lokalu P. Z. K.

W regatach mogą wziąć udział kajaki żaglowe następujących klas: 1) turystyczne 2-osobowe kajaki sztywne i składaki dowolnie ożaglowane o wymiarach nieprzekraczających 5 — 2 m. długości łodzi, oraz 0,9 m. szerokości.

2) kajaki żaglowe P. — 7. (7,5 m^2 żagla).

Regaty odbędą się na dystansie 6 klm. w zamkniętym trójkącie według regulaminu żeglarskiego P. Z. K.

2) Obóz treningowy zawodników P. Z. K. celem pod-

niesienia sprawności fizycznej zawodników, techniki wiosłowania opartej na doświadczeniach Mistrzostw Europy i jako przygotowanie do regat o Mistrzostwo Polski, Komisja Zawodów P. Z. K. organizuje przy pomocy PUWF. i PW. 6-dniowy obóz treningowy w Warszawie w czasie od 25—30 czerwca b. r. Uczestnikami obozu mogą być tylko zgłoszeni do Komisji Zawodów P. Z. K. zawodnicy klubów i Sekcyj, które wpłaciły wkładki członkowskie roczne za rok bieżący.

Zawodnicy muszą posiadać pełną umiejętność pływania i odpowiednie przygotowanie fizyczne, oraz przedstawić świadectwo lekarskie stwierdzające dobry stan zdrowia. Uczestnicy obozu zostaną zakwaterowani pod namiotami i otrzymają pełne wyżywienie. Każdy uczestnik obozu winien wpłacić na poprawę wyżywienia 50 gr. dziennie i 3 zł. na wydatki organizacyjno-administracyjne. Opłaty powyższe dokonuje Klub lub Sekcja wysyłająca zawodników, wpłacając powyższe kwoty kwatermistrzowi obozu w dniu przybycia uczestników. Szczegółowy program otrzymają Kluby przez Komisję Zawodów P. Z. K.

3) Przyjęcie nowych członków.

Uchwałą Zarządu Gł. P. Z .K. z dnia 12 maja r. b. przyjęte zostały do Związku następujące kluby:

a) Śląski Klub Kajakowy w Król.-Hucie,
b) Sekcja Kajakowa Polskiego Tow. Tatrzańskiego we Lwowie.

4) Przedłużenie terminu zgłaszania zawodników.

Na wniosek Komisji Zawodów PZK. termin nadsyłania przez Kluby zgłoszeń zawodników, wz. wzoru podanego punkcie 7. Komunikatu P. Z. K. z dnia 27 marca b. r. przesunięty został na dzień 30 kwietnia b. r., jako ostateczny. Komisja zawodów P. Z. K. prześle Klubom karty zawodników wg. otrzymanych zgłoszeń — na koszta druków należy załączyć 30 gr. od zawodnika.

Komisja zawodów P. Z. K. ogłosi do dnia 15 maja b. r. listę zgłoszonych zawodników, zatwierdzenia, odrzucenia zatwierdzeń, oraz powody tychże.

5) Utworzenie nowego Okręgu P. Z. K.

Na podstawie protokułu Zjazdu Organizacyjnego Delegatów Klubów Małopolski Wschodniej we Lwowie, Zarząd Główny uchwałą z dnia 12 maja zatwierdził regulamin Lwowskiego Okręgu P. Z. K. z siedzibą we Lwowie, który obejmie dorzecze Dniestru i Sanu terytorjalnie województwo lwowskie, tarnopolskie i stanisławowskie W związku z powyższą uchwałą dotychczasową nazwa Okręgu Małopolsko-Śląskiego PZK. zostaje zmieniona na: „Krakowsko-Śląski Okręg Polskiego Związku Kajakowego”, z siedzibą w Krakowie.

Sekretarz Z. Głów. PZK.: Prezes Zarządu Głównego PZK.:

Włodzimierz Sekunda *Tadeusz Zieleniewski*
major *płk. dypl*

Międzynarodowe regaty kajakowe na Dunajcu

Po raz pierwszy w Polsce odbędzie się d. 20 i 21 maja r. b. kajakowy wyścig górski na Dunajcu, na trasie długości 94 km., który zapowiada się jako pierwszorzędna impreza bieżącego sezonu sportowego. Znaczenie imprezy podnosi fakt, że protektorat objął p. Minister Komunikacji Inż. Butkiewicz.

Młody sport kajakowy polski, który rozwinął się w ciągu kilku lat niezmiernie silnie, zdaje swój pierwszy egzamin organizacyjny na terenie międzynarodowym, a toczące się pełną parą przygotowania pozwalają rokować wysiłkowi organizatorów jaknajlepsze nadzieje.

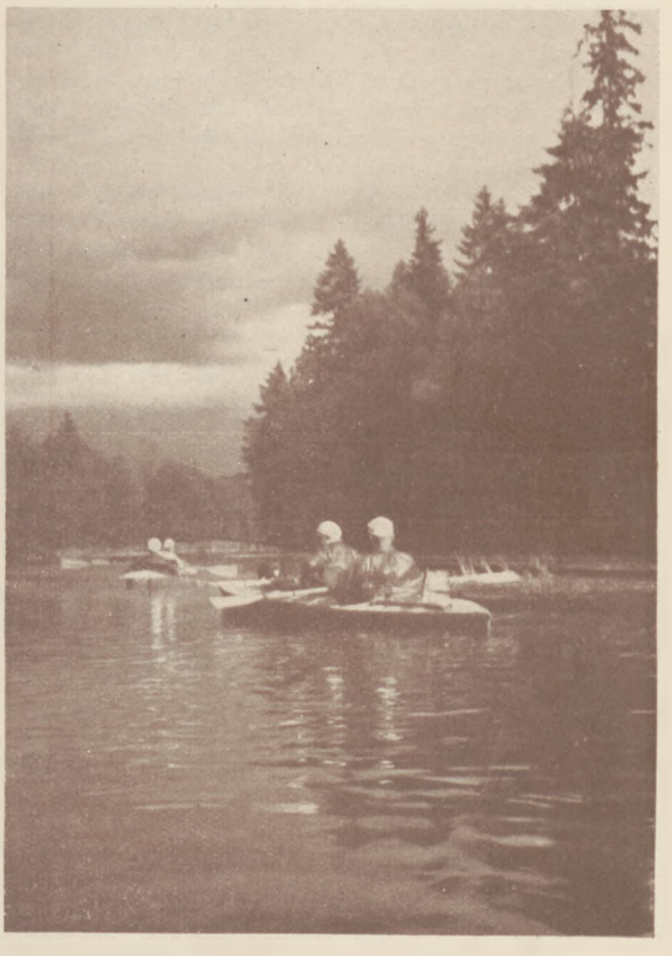
Wyścig odbędzie się jedynie w konkurencji kajaków składanych oraz kanadyjek, przyczem w obu kategorjach rozróżnia się łodzie jedno i dwuosobowe.

Największą sensacją Wyścigu jest zgłoszenie 4 łodzi niemieckich, a mianowicie 2 składaków dwuosobowych i 2 składaków jednoosobowych. Wśród zawodników znajdują się najlepsi wioślarze kajakowi wschodnich Niemiec.

Związek kajakowy francuski nadesłał pismo, że jakkolwiek z powodów organizacyjnych nie może w tym roku wysłać oficjalnej reprezentacji, przewiduje jednak udział poszczególnych zawodników.

W związku z organizacją kajakowego wyścigu na Dunajcu zapowiedział swój przyjazd do Polski, Prezes Międzynarodowej Reprezentacji Kajakowej (Internationale Räpresentantenschaft des Kanusport) Dr. M. Eckert z Monachjum, który w piśmie swem, podkreśla, iż uważa za swój obowiązek odwiedzić kraj, stojący na drugiem miejscu pod względem sportu kajakowego.

Z okazji Wyścigu Kajakowego na Dunajcu organizuje się również miedzynarodowy spływ turystyczny na przestrzeni od Nowego Targu do Bogumiłowic. W ten sposób obok oglądania, wzwlędnie uczestniczenia w regatach, istnieje możność poznania najpiękniejszego odcinka najsłynniejszej rzeki kajakowej Polski. Zarówno pod względem krajobrazowym, jak i co do emocyj samej jazdy, stoi Dunajec na pierwszem miejscu wśród szlaków kajakowych w Polsce i przy odpowiedniej reklamie może ściągnąć do kraju poważne ilości zagranicznych turystów wodnych Impreza majowa może mieć pod tym względem doniosłe znaczenie zapoznawcze.



Czarną Hańczą wśród lasów

Fot. J. Górski

Wioślarze lekkiej wagi

Od redakcji: Jakkolwiek niezupełnie zgadzamy się z wywodami autora p. J. Z jednak umieszczamy w nadziei, że artykuł wywoła dyskusję i dostatecznie sprawa zostanie wyjaśnioną

Znane nam są artykuły propagujące sporty wodne i wykazujące pożytek wioślarstwa dla wychowania fizycznego, a wioślarstwa regatowego w szczególności. Niejeden z czytelników pod wpływem tej propagandy zapisał się do klubu wioślarskiego spodziewając się, że będzie mógł uprawiać wioślarstwo regatowe. Po zgłoszeniu się do kierownika sportowego lub trenera dowiaduje się, że może uprawiać owe wioślarstwo, jeżeli ma przynajmniej 1 mtr. 80 cm. wzrostu i 75 kg. wagi. Jeżeli zaś ma poniżej 1 mtr. 70 cm., 70 kg., to do regat się nie nadaje. Następuje rozczarowanie.

Jest to skutek dziwnego postępowania naszych kierowników sportowych, którzy zapatrzeni w wielkoludów, po większej części nie nadających się do regat z wielu powodów, np. braku ogólnego wyrobienia sportowego, chęci do systematycznego treningu jaki konieczny jest zawodnikom (sądzą, że duży i silny wygra bez treningu), braku wytrzymałości co się często zdarza u ciężkich ludzi. Zapatrują się oni pod tym względem na zagranicę, a szczególnie na Amerykę, gdzie w Mistrzowskich osadach wiosłują olbrzymy. Ale nie bierze się tego pod uwagę, że ci olbrzymi wioślarze są wybrani z pośród tysięcy uprawiających wioślarstwo regatowe i są doskonałymi pod każdym względem.

Tymczasem liczba naszych zawodników nie przekracza kulkusetek, a zawodników pierwszorzędnych mogących się równać pod względem wagi i wzrostu z Amerykańskimi można policzyć na palcach. I dochodzi do tego, że ci pogardzani wioślarze wzrostu średniego lub niskiego i lżejszych wag po odpowiednim treningu biją bez zbytniego trudu olbrzymów, o czem każdy może się przekonać po wynikach regat związkowych, gdzie pierwsze osady w wadze lekkiej mają stale lepsze czasy od trzecich, a nawet drugich w Mistrzostwie, a spotkaniach bezpośrednich zwyciężają często osady cięższe. I na tych niewielu „wielkich" wioślarzy idą wysiłki klubów i pieniądze, które składają członkowie przeciętnego wzrostu, którym nie dano trenować z powodu „braku warunków fizycznych".

Zaleca się zatem tym małym uprawianie turystyki lub jazdy spacerowej. Uznaję wartość turystyki, jednak nie każdy może ją uprawiać ze względu na brak czasu i nie każdy ma do niej zamiłowanie, co zaś do jazdy spacerowej to chyba nie trzeba dowodzić, że poza przyjemnem spędzeniem czasu niema ona wartości jako ćwiczenie fizyczne.

Nie przeczę, że z dwóch osad **jednakowo dobrych technicznie i wytrzymałych** cięższa ma przewagę, to jednak nie powinno być powodem do zarzucania wioślarstwa regatowego przez ludzi lżejszych i niższych. Weźmy, np. boks lub walki zapaśnicze, które uprawiają różni ludzie i nikomu nie przyjdzie do głowy kasować wagi lżejsze lub utrudniać uprawianie tych sportów ludziom lekkim dlatego, że nie pokonają olbrzymów wagi 100 kg. Coś podobnego musi być i w wioślarstwie. Każdy kto znajdzie upodobanie w sporcie regatowym powinien mieć możność uprawiać go, gdyż to tylko przyczyni się do rozwoju wioślarstwa i kierownicy będą mieli wtedy duże rzesze wioślarzy, z których łatwo będzie wybrać można reprezentację.

Ktoś obserwujący regaty mógłby powiedzieć, że upominam się za ludźmi, którzy nie interesują się regatami, bo biegi 4-k wagi lekkiej odbywają się często walkowerem. Tak jednak nie jest, biegi odbywają się wprawdzie walkowerem, ale, że kluby nie interesują się wioślarzami owymi i ich nie trenują. Nieliczne osady lekkie mające za sobą dobre wyniki zawdzięczają jedynie uporowi członków załogi, że nimi się, jako tako zajęto i pozwolono trenować.

A więc dążmy do uprzystępnienia wioślarstwa regatowego wszystkim przez: ćwiczenie wszystkich chętnych, organizowanie zawodów drużynowych, nagradzanie klubów, które wykazują się największą ilością zawodników, utworzenie Mistrzostwa Polski w wadze lekkiej, a nie przez papierowe wychwalanie wioślarstwa regatowego wyglądające w praktyce zupełnie inaczej.

J. Z.

Warszawski ośrodek regatowy

Wszystkie miejscowe Towarzystwa, mające jakiekolwiek ambicje regatowe, ruszyły na dobre na wodę. Wyjątek stanowi jedynie Oficerski Yacht-Klub, zahypnotyzowany i przytłoczony ogromem swojej pięknej przystani.

Osady Wisły czynią nadal pod bacznem okiem trenera H. Budzińskiego dobre postępy, jakkolwiek praca nóg mogłaby przy stylu wiosłowania, przejętym od K. W. 04, Poznań, być u wszystkich wioślarzy Wisły jeszcze znacznie wydatniejsza. Dobre wrażenie sprawiają niektórzy szlakowi, utrzymujący bardzo dobry rytm, wskutek czego osady prezentują się dobrze. Osady Wisły jeszcze nigdy nie wiosłowały z taką starannością i czystością pracy w wodzie.

Z zeszłorocznych osad w niezmienionym składzie jeździ osada dwójki podwójnej Bandorowski-Ślesicki, pod adresem których należy jednak skierować uwagę, iż koszulki reprezentacyjne z emblematem państwowym służą wyłącznie dla celów reprezentacyjnych, a pozatem stanowią cenną, lecz nieużywalną pamiątkę dla wioślarzy.

Osady W. T. W. zaczynają wykazywać pewną konsolidację wysiłku. Wszystkie bez wyjątku osady jeżdżą już ze zbyt wielkiem tempem. Czwórka bez sternika posiada jeszcze bardzo duże braki techniczne i musi włożyć dużo pracy. Dwójka ze sternikiem pracuje z coraz bardziej wykrzywionemi tułowiami. Po przebyciu przewlekłej choroby podjął również trening na jedynce Dr. Tilgner, wykazując znacznie płynniejszą pracę i tworząc z Olimpijczykiem Kobylińskim nadzwyczaj dobraną i zgraną dwójkę podwójną. Ukazała się również bardzo ciężka i silna czwórka senjorów, w której jednak nosek musi pracować z większem poczuciem wody, a wioślarz siedzący na drugim nosku nie wyzbywa się niestety surowej i brzydkiej techniki wiosłowania. O młodszych osadach W. T. W. spowodu „niewidzialności" niestety nic powiedzieć nie można.

A. Z. S. ćwiczy intensywnie, dużo i starannie. Ósemce brak jeszcze ogłady i zgrania, a pomysł dodatkowych wyjazdów w ciężkiej dwójce na długie wyda spewnością pożądane wyniki. Brak niestety większego wyboru ilościowego wioślarzy. Osada dwójki podwójnej pracuje niezbyt czysto.

„Syrena" ćwiczy wyłącznie w porcie i dlatego powinna praca osad być znacznie dokładniejsza. Łodzie wydają się być niezbyt dobrze nastawione, a wioślarze siedzący na nosku wykazują największe błędy techniczne, wskutek czego odczuwa się w osadach brak równowagi w czasie jazdy. „Prąd" wiosłuje bardzo surowo, ciężko i nieefektownie. Odnosi się wrażenie, że instruktor nie zna zasad wiosłowania, albo nie posiada zmysłu obserwacyjnego.

Wśród osad kobiecych widać na wodzie zeszłoroczną silną osadę klubu Pocztowców, ograniczającą się jednak znowu tylko do łodzi półwyścigowej. Natomiast Warsz. Klub Wioślarek rozpoczął już wyjazdy na ładziach wyścigowych, lecz powinien oddać osady trenujące w ręce doświadczonego regatowca, by od samego początku usunąć braki techniczne, zwłaszcza, że w bieżącym sezonie czeka wioślarki polskie prawdopodobnie ciężka wyprawa na sierpniowe „Igrzyska Kobiece" w Londynie. Należałoby zastanowić się nad stworzeniem polskiej ósemki kobiecej, która mogłaby reprezentować należycie wioślarstwo kobiece.

Wszystkim osadom dokuczają bardzo ciężkie warunki wodne na Wiśle. Niski stan wody, oraz bardzo liczne mielizny uniemożliwiają spokojną jazdę w linji prostej.

Jerry

Wśród regatowców poznańskich

Jest rzeczą znaną, że wioślarza zawsze ciągnie do wody. Nic więc dziwnego, że w czasie przejazdu przez gród Przemysława znalazło się chwilę czasu na odwiedzenie regatowców poznańskich, zwłaszcza, że sezon regatowy zbliża się bardzo szybko, a chlubne tradycje regatowe poznańskiego ośrodka obowiązują do dalszego wysiłku. Najpierw rzuca się w oczy pewne przemęczenie. Mogłoby ono być wytłumaczone w K. W. 04, który nadludzkim wprost wysiłkiem „panował" przez szereg lat na wszystkich torach regatowych polskich. Tymczasem K. W. 04 bynajmniej nie spoczęło na laurach, podczas, gdy inne towarzystwa miejscowe, poza Polonią, prawie zupełnie się nie ruszają. Taki np. liczny i ruchliwy Tryton zdaje się zupełnie nie chce przyznawać się do wioślarki regatowej, jak o tem świadczą stale zamknięte podwoje przystani dla łodzi regatowych. Należy żałować, że Trytoni, którzy zawsze przedstawiali ambitnego przeciwnika, wycofują się zupełnie z regat. Bardzo małą żywotność wykazuje również sekcja wioślarska A. Z. S. poznańskiego, który przecież nawet kiedyś zdobył mistrzostwo Polski w czwórce. Dzisiaj akademików poznańskich prawie nie widać na wodzie, mimo, że posiadają nową piękną przystań nad Wartą.

Rusza się natomiast Polonja, ćwicząc intensywnie w czwórce wyścigowej. Osadzie brak coprawda jeszcze wykończenia, lecz styl wiosłowania jest miły dla oka i dosyć wydatny. Przy dalszym rozwoju osada może się stać poważnym konkurentem.

Duży natomiast ruch panuje każdego wieczoru na przystani K. W. 04. Z przyjemnością obserwowało się jak mimo braku zawodowego trenera, trenigi i ruch na przystani odbywają się składnie i w pełnej harmonji. Starsi członkowie towarzystwa udzielają się bardzo mało, co jednak nie zmniejsza absolutnie zapału regatowców. Wyjazdami kieruje olimpijczyk Mikołajczak, przyczem nie zapomina się również o troskliwem opiekowaniu się narybkiem ze strony kierownictwa sportowego. U wszystkich osad daje się zauważyć korzystny wpływ zimowej pracy w basenie. Nawet zupełnie młodzi adepci toru regatowego wiosłują mimo pewnej sztywności ruchów, czysto i ładnie.

Ogół z pewnością pragnąłby dowiedzieć się o poziomie osad K. W. 04. Mam nadzieję, że Czwartacy wybaczą ich byłemu towarzyszowi wielu wypraw regatowych pewną niedyskrecję pro publico bono. Osady K. W. 04 są bowiem nadal bardzo groźnym konkurentem do najpoważniejszych biegów. Ósemka senjorów mogłaby coprawda ważyć o 20 kg. więcej i mieć silniejszą obsadę backboardową, lecz zato jest poziom techniczny u wszystkich członków osady, za wyjątkiem prymitywnej pracy drugiego szlakowego, bardzo wysoki. W dwójce ze sternikiem brak jeszcze opanowania łodzi, co nie powinno przy tym mało przyjemnym typie łodzi zadziwiać. Ósemki wioślarzy młodszych wyglądają dobrze, lecz nie należy zapominać, że zwycięstwo odnosi się nietylko wysoką techniką i wytrzymałością, lecz również walorami psychicznemi, decydującemi w chwilach najbardziej zaciętej walki w torze. Regatowcom z K. W. 04 należy życzyć za ich ogromną wytrwałość obfitego „połowu" w tegorocznym sezonie regatowym.

Dr. Tilgner

„Święto morza"

Dorocznym zwyczajem Liga Morska i Kolonjalna organizuje w dniu 29 czerwca b. r. „święto morza". Cele i program tegorocznego obchodu omówiono na konferencji prasowej, która odbyła się w lokalu Ligi przy ulicy Widok 10. Celem tegorocznego „święta morza" jest pozyskanie najszerszych mas społeczeństwa dla akcji zbiórkowej na rzecz funduszu obrony morskiej, mobilizacja młodego pokolenia pod hasłem służenia idei morza polskiego, wreszcie dalszy rozwój organizacyjny Ligi Morskiej i Kolonjalnej, której komórki organizacyjne winny powstać w najmniejszych osiedlach polskich w kraju i wszystkich ośrodkach polskich zagranicą.

Dla opracowania szczegółowych materjałów oraz przeprowadzenia prac organizacyjnych komitet wykonawczy „święta morza" powołał do życia komisje: organizacyjną, zagraniczną, prasowo-propagandową, zbiórkową i młodzieży. Komisje te rozpoczęły już pracę.

Program tegorocznego obchodu jest następujący: W przeddzień uroczystości w dniu 28 czerwca zostaną zorganizowane na terenie całej Rzeczypospolitej tradycyjne wianki. W dniu „święta morza" w rannych godzinach będą biły wszystkie dzwony, a po nabożeństwach w świątyniach wyruszą pochody ku najbliższej wodzie, gdzie odbędzie się uroczyste święcenie wody, a następnie regaty, zawody, pokazy, defilady i t. p. W dniu tym prowadzona będzie również intensywna akcja propagandowa oraz zbiórka publiczna.

W dniu 30 czerwca odbędzie się w całym kraju powszechna zbiórka na rzecz Funduszu Obrony Morskiej w tych miejscowościach, gdzie nie można było urządzić jej w dniu „święta morza" 29-go czerwca. W dniu tym wyjeżdżają do Gdyni przedstawiciele organizacyj młodzieży, celem wzięcia udziału w uroczystościach 1 lipca nad morzem, będących zamknięciem uroczystości „święta morza".

W dniu 1 lipca odbędą się uroczystości w Gdyni.

Spodziewać się należy, że całe społeczeństwo polskie poprze akcję zbiórkową na polską flotę wojenną.

„Cała Polska do morza"

Urządzony po raz pierwszy w roku ub. przez Ligę Morską i Kolonjalną spływ do Bałtyku stał się już największą doroczną imprezą, przeprowadzaną na wodzie. Przygotowania do tegorocznego spływu, który pod hasłem „Cała Polska do Morza", popłynie i w tym roku również do Gdyni, są już w całej pełni, w myśl zakreślonego programu, zatwierdzonego przez Główny Zarząd L. M. K.

Termin tegorocznego spływu zbiega się z datą II Wielkiego Zjazdu Polonji Zagranicznej, który w dn. 5 sierpnia rozpocznie 6-dniowe obrady w Warszawie. W dniu 4 sierpnia spływ dotrze do stolicy, aby zamanifestować wobec tysięcznych rzesz naszych rodaków, zgromadzonych na ziemi ojczystej ze wszystkich zakątków świata, tężyznę i hart pokolenia współczesnego, oraz pokazać nowe drogi, któremi kroczy Polska Odrodzona. To też kierownictwo spływu spodziewa się, że conajmniej **10.000 łodzi i 20 tys. osób** weźmie udział w spływie i w tej nadziei przystąpiło do jego organizacji, mobilizując już teraz niezbędne dla takiej masy środki, na trasie wszystkich rzek spławnych.

Bo wszystkie rzeki będą w spływie reprezentowane, natomiast te grupy, które nie posiadają połączenia wodnego z Wisłą, będą przerzucone kolejami na dorzecze Wisły na koszt kierownictwa spływu.

Spływ osiągnie Gdynię dnia 17 sierpnia i tam zostanie rozwiązany. Państwowy Urząd W. F. i P. W. przystąpił z całą gotowością do ścisłego współdziałania przy spływie, biorąc na siebie dużą część pracy, bo organizując poszczególne grupy spływu przez oddzielne urzędy okręgowe czy też obwody W. F. i P. W.

Zapisy kandydatów na spływ przyjmują wszystkie oddziały L. M. K. oraz te ogniwa P. U. W. F. i P. W., które organizują poszczególne grupy spływu, podzielone według sieci dróg wodnych. Wszystkie szczegóły, dotyczące spływu zostały zamieszczone w wyczerpującej formie w pięknie opracowanym programie, który ukazał się już z druku i jest do nabycia w cenie 80 gr. we wszystkich oddziałach L. K. M. Program ten, ze względu na załączoną w nim całą sieć wód spławnych z kilometrażem, posiada nieprzemijające znaczenie dla każdego turysty wodnego i zawsze stanowić będzie podstawę do układania podróży po szlakach wodnych.

Udział w spływie przyjąć może każdy Polak odpowiadający następującym warunkom:

1) Członkowstwo Ligi Morskiej i Kolonjalnej i posiadanie legitymacji na rok 1934.

2) Posiadanie przy sobie dowodu osobistego lub legitymacji, uprawniającej do przepływu przez W. m. Gdańsk.

3) Umiejętność pływania i wiosłowania, zaświadczoną przez jakikolwiek klub lub organizację, uprawiającą sporty wolne.

4) Wiek nie niżej 16 lat.

5) Opłacenie przed zapisaniem się na listę uczestników spływu — ryczałtu w wysokości 15 zł. na koszty przewozu uczestników i łodzi z Gdyni do stacji kolejowej miejsca zamieszkania. Wpłaty należy uskutecznić na P. K. O. Nr. 367, konto Ligi Morskiej i Kolonjalnej, dopisując na odwrocie „Spływ".

6) **Wyżywienie przez cały czas spływu własnym kosztem uczestnika.** Organizacja spływu, w miarę możności, starać się będzie o możliwie najtańsze koszty wyżywienia.



Zarząd P. Z. T. W. w karykaturze

W. Grzelak, ref. turystyki.

Tańcowała ryba z rakiem, a Władzio z kajakiem

W. Długoszewski, czł. zarządu.

Albośmy to jacy, tacy chłopcy krakowiacy.

B. Gędziorowski, wiceprezes.

Zamiast krakowiaka — wolę kujawiaka.

J. Bojańczyk, prezes.

Brawo! brawo! jakoś to jednak składnie idzie.

A. Loth, wiceprezes i główny kapelmistrz

Panowie uwaga! katarynka! zaczynam!

H. Szumski, skarbnik.

Zlitujcie się, jeśli łaska — wpłacajcie składki.

E. Lenartowicz, kapitan sportowy.

Na bębenku tram tam, tam — ja troszkę inaczej gram.

WARSZAWSKI MIĘDZYKLUBOWY KOMITET WIOŚLARSKI

PROGRAM WSTĘPNY
WIOSENNYCH REGAT MIĘDZYKLUBOWYCH w WARSZAWIE

Niedziela, dn. 17 czerwca 1934 r.

Bieg 1. Godz. 14.30 Osemki młodszych.
„ 2. Godz. 14.45 Dwójki podwójne.
„ 3. Godz. 15.00 Czwórki.
„ 4. Godz. 15.15 Dwójki bez sternika.
„ 5. Godz. 15.30 Czwórki półwyścigowe nowic.
„ 6. Godz. 15.45 Czwórki półwyścigowe pań.
„ 7. Godz. 16.00 Jedynki nowicjuszy.
„ 8. Godz. 16.15 Czwórki nowicjuszy.
„ 9. Godz. 16.30 Jedynki.
„ 10. Godz. 16.45 Czwórki młodszych.
Bieg 11. Godz. 17.00 Dwójki.
„ 12. Godz. 17.15 Czwórki bez sternika.
„ 13. Godz. 17.30 Czwórki półwyścigowe dla Klubów, które:*).
„ 14. Godz. 17.45 Jedynki pań.
„ 15. Godz. 18.00 Czwórki lekkiej wagi.
„ 16. Godz. 18.15 Osemki nowicjuszy.
„ 17. Godz. 18.30 Czwórki pań.
„ 18. Godz. 18.45 Jedynki nowicjuszy.
„ 19. Godz. 19.00 Osemki (M-stwo Warszawy).

UWAGA: Przedbiegi rozpoczynają się w sobotę dn. 16 czerwca o godz. 14-ej.

1. Regaty odbywają się zgodnie z Rugulaminem Regatowym P. Z. T. W. ze zmianami wywołanemi prze warunki miejscowe. 2. przyjmowanie imiennych zgłoszeń osad i biegów na ustalonych przez P. Z. T. W. szematach, kończy się w poniedziałek, dnia 11 czerwca o godzinie 20-ej. Zgłoszenia należy przesyłać pod adresem Warszawskiego Międzyklubowego Komitetu Wioślarskiego, Warszawa, ul. Wioślarska 4, przystań K. W. „**Wisła**". Równocześnie ze zgłoszeniem należy wznieść na rachunek p. E. Bernatowicza do P. K. O. Nr. 8689 wpisowe w wysokości zł. 3.00 od osoby w każdym biegu. Zgłoszenia nie opłacone uwzględnione nie będą. 3. Numeracje wioślarzy w zgłoszonych osadach pisać należy w/g. regulaminu. 4. Decyzje co do toru, oraz wyniki losowania przedbiegów ogłoszone będą równocześnie z protokółem zgłoszeń. Losowanie torów — na 1 godzinę przed rozpoczęciem biegów i przedbiegów w obecności delegatów Towarzystw zainteresowanych. 5. Biegi odbywają się na łodziach własnych. Towarzystwa zamiejscowe, których osady startować będą nie na własnych łodziach, winny czynić starania o wypożyczenie łodzi bezpośrednio w Towarzystwach warszawskich. 6. Nagrody w żetonach: a) przy udziale czterech osad w biegu — 1 nagroda, b) powyżej czterech — 2 nagrody. 7. Zebrania W. M. K. W., losowania, oraz zebranie sędziów odbywać się będą na przystani W. T. W. 8. Gospodarz regat Warszawskie Towarzystwo Wioślarskie. 9. Uczestnicy zamiejscowi otrzymują bezpłatnie kwatery, oraz zniezkę kolejową.

*) w roku 1933 nie figurowały w tabeli punktacyjnej P. Z. T. W.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI, WARSZAWA, FOKSAL 15 — TEL. 670-56.
Prenumerata „Sportu Wodnego" wynosi półrocznie Zł. 10, rocznie Zł. 20.
Rękopisów nie zwraca się. Ogłoszenia i prenumerata zagraniczna 50% drożej. Konto w P. K. O. Nr. 6013
Wydawca „WAW" Warszawska Agencja Wydawnicza S-ka z o. odp. *Redaktor MIECZYSŁAW MAJCHER*

Drukarnia W. Merkel, A. Kowalewski i S-ka, Warszawa, Chłodna 37 tel. 669-46.